SKRZYDLATA POLSKA

NR 24 (884) • 16. VI. 1968 • ROK XXIV/XXXVIII • CENA 2 ZŁ

„Tegoroczne mistrzostwa świata w szybownictwie to wielkie sportowe wydarzenie, niech też będzie manifestacją tych pokojowych, ogólnoludzkich dążeń, propagatorem szlachetnych, głęboko humanistycznych idei sportowych".

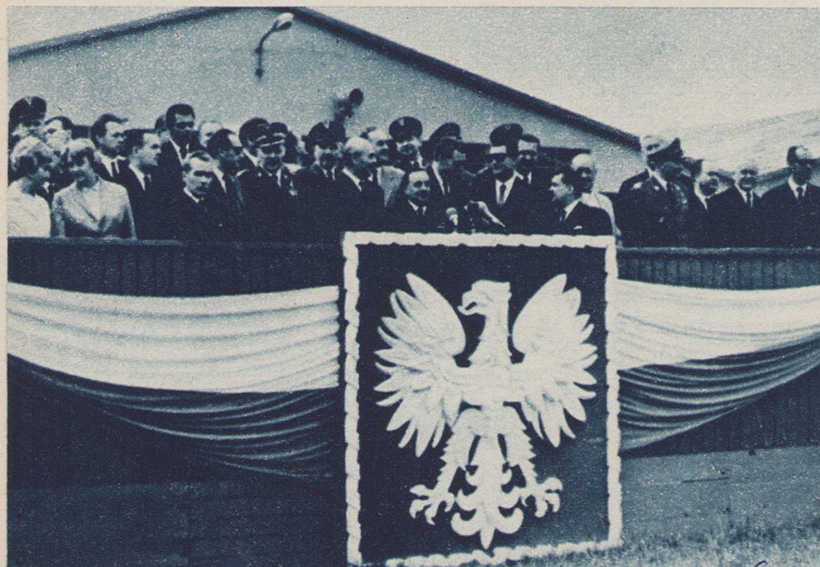
(Z przemówienia wicepremiera Franciszka Waniołki)



Uroczystość otwarcia XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie (na zdjęciu poniżej). Znicz zapalił reprezentant Szwecji Per Axel Persson, startujący od 20 lat w mistrzostwach świata (na zdjęciu powyżej).

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI i ST. JASKO

 XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata • Leszno 1968





Na trybunie honorowej, ustawionej na płycie przed hangarami, zajęli miejsca członkowie Komitetu Honorowego i Organizacyjnego mistrzostw oraz zaproszeni goście (zdjęcie powyżej). Po zakończeniu uroczystości otwarcia mistrzostw wicepremier Franciszek Waniołka zszedł z trybuny i osobiście zapoznał się z członkami ekip. Na zdjęciu z prawej wicepremier wita się z reprezentantem Polski Mirosławem Królikowskim.

OTWARCIE MISTRZOSTW

W dniu otwarcia XI Szybowcowych Mistrzostw Świata — 9 czerwca 1968 r. — Centrum Szybowcowe w Lesznie przybrało odświętny wygląd. Wzdłuż hangarów i przed budynkiem portowym zebrało się kilka tysięcy osób. Przybyły wycieczki z wielu aeroklubów regionalnych. O godzinie 10, na trybunie przed hangarem, zajęli miejsca członkowie Komitetu Honorowego i Organizacyjnego mistrzostw oraz zaproszeni goście. Na uroczystość otwarcia mistrzostw przybył Członek Biura Politycznego KC PZPR i wicepremier Rządu PRL Franciszek Waniołka. Obok niego miejsca na trybunie zajęli między innymi: dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, przewodniczący GKKFiT Włodzimierz Reczek, prezes ZG Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz, przedstawiciele organizacji sportowych i młodzieżowych oraz władz miejscowych.

Przy dźwiękach marsza przed trybuną przemaszerowały ekipy 32 krajów zgłoszone do udziału w mistrzostwach. Defiladę otwierali: kierownik mistrzostw w asyście kierownika sportowego i przewodniczącego komisji sędziowskiej. Każdą reprezentację ze swoją narodową flagą poprzedzały harcerki, niosące tablice z nazwą państwa. Ekipy ustawiły się w kolejności alfabetycznej (z wyjątkiem ekipy polskiej, która stanęła na końcu) pod masztami z flagami swoich państw. Po meldunku o gotowości zawodników do mistrzostw, złożonym wicepremierowi Franciszkowi Waniołce przez kierownika XI SMŚ, nastąpiła ceremonia przekazania kierownictwu mistrzostw pucharów przechodnich FAI, zdobytych w 1965 r. w South Cerney. Puchar mistrza świata w klasie otwartej przekazał Jan Wróblewski, natomiast w imieniu nieobecnego w Lesznie mistrza klasy standard, Francois'a Henry — szef ekipy francuskiej, Rene Hersen.

Uczestników mistrzostw oraz przybyłych gości — w imieniu gospodarzy Leszna i powiatu leszczyńskiego — powitał w serdecznych słowach przewodniczący Prezydium MRN w Lesznie mgr Kazimierz Paszek. Życzył on wszystkim pilotom, reprezentującym 32 kraje, dobrych warunków pogodowych oraz pomyślnych lotów pod polskim niebem. Zwracając się do Członka Biura Politycznego KC PZPR i Rządu PRL Franciszka Waniołki, powiedział między innymi:

„Na Wasze ręce tow. Premierze składam serdeczne podziękowanie dla władz centralnych i wojewódzkich, szczególnie dla tow. Premiera Józefa Cyrankiewicza — honorowego prezesa Aeroklubu PRL za wszechstronną pomoc w przygotowaniu miasta, powiatu i Centrum Szybowcowego do mistrzostw świata. Efektem tej pomocy jest piękniejsze miasto i powiat Leszno oraz bogatsze urządzenia sportowe, Centrum Szybowcowe, które prezentuje się przed nami w całej okazałości".

Następnie w imieniu Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) przemówienie wygłosił przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI Adolf Gehriger (Szwajcaria). Przypomniał on, że przed dziesięciu laty Leszno po raz pierwszy gościło najlepszych szybowników świata, podejmując ich równie gościnnie jak i obecnie. Jednocześnie podziękował prezesowi Zarządu Głównego Aeroklubu PRL za troskliwe przygotowanie mistrzostw, które na pewno zakończą się sukcesem tak organizatora, jak i mieszkańców Leszna. Swoje przemówienie A. Gehriger zakończył w języku polskim, mówiąc: Niech żyje Polska! Niech żyje Leszno!

Z kolei głos zabrał wicepremier Rządu PRL Franciszek Waniołka (tekst przemówienia podajemy obok). Wystąpienie swe Franciszek Waniołka zakończył tradycyjną formułą: XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA UWAŻAM ZA OTWARTE. Przy dźwiękach hymnu narodowego PRL trzej polscy zdobywcy tytułów mistrza świata wciągnęli flagi na maszt: państwową — Jan Wróblewski, Aeroklubu PRL — Adam Witek oraz flagę FAI — Edward Makula. Następnie reprezentant Szwecji Per Axel Persson, który od 1948 r. startuje na mistrzostwach świata, zapalił znicz mistrzostw. Była to ceremonia wprowadzona po raz pierwszy na mistrzostwach świata. Gdy zapłonął znicz, zabrzmiał — również po raz pierwszy — hejnał mistrzostw. W tym czasie ponad lotnisko wzbiły się setki gołębi, po czym rozległy się wybuchy petard i kolorowych ogni sztucznych. Z kolei wicepremier Rządu PRL, Franciszek Waniołka, w towarzystwie dostojnych gości oraz kierownictwa mistrzostw osobiście zapoznał się z pilotami uczestniczącymi w mistrzostwach świata i kierownictwem ekip.

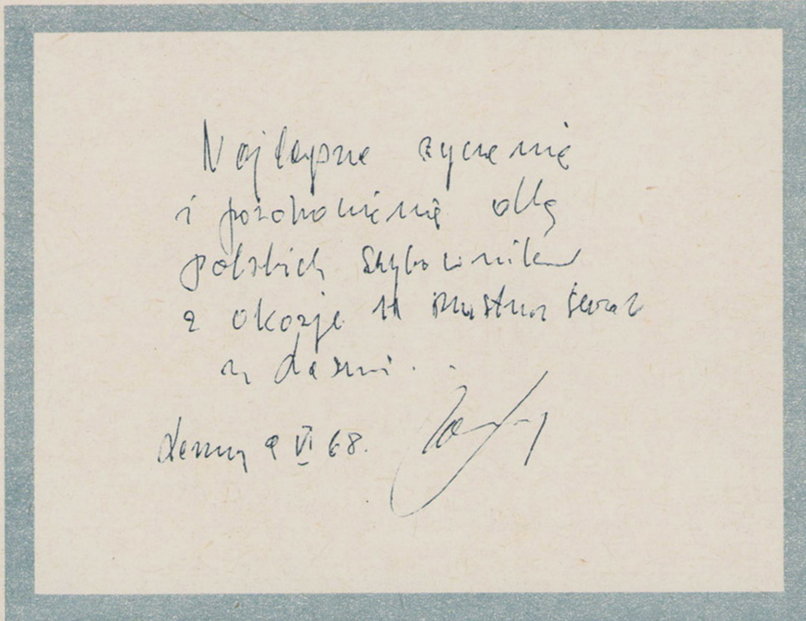
Na drugą część uroczystości otwarcia mistrzostw złożyły się pokazy lotnicze w wykonaniu czołowych sportowców lotniczych Aeroklubu PRL. Rozpoczęli je modelarze warszawscy, dając piękny pokaz lotów modeli zdalnie sterowanych, czym zdobyli sobie uznanie widzów i wielkie brawa.

Popisowy skok sześciu skoczków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego z samolotu An-2 był o tyle atrakcyjny i bardzo widowiskowy, ponieważ sportowcy ci skakali z flagami i świecami dymnymi. W pokazie tym brali udział: Jeske, Rynek, Niepytalski, Szugzda, Domański i Lenartowicz.

Z kolei tak zawodnicy jak i publiczność podziwiała akrobację szybowcową na „Jastrzębiu". Wykonał ją efektownie jeden z najlepszych szybowcowych pilotów akrobacyjnych Tadeusz Śliwak. Jego interesujący punkt programu nagrodzony został — po lądowaniu — długotrwałymi oklaskami.

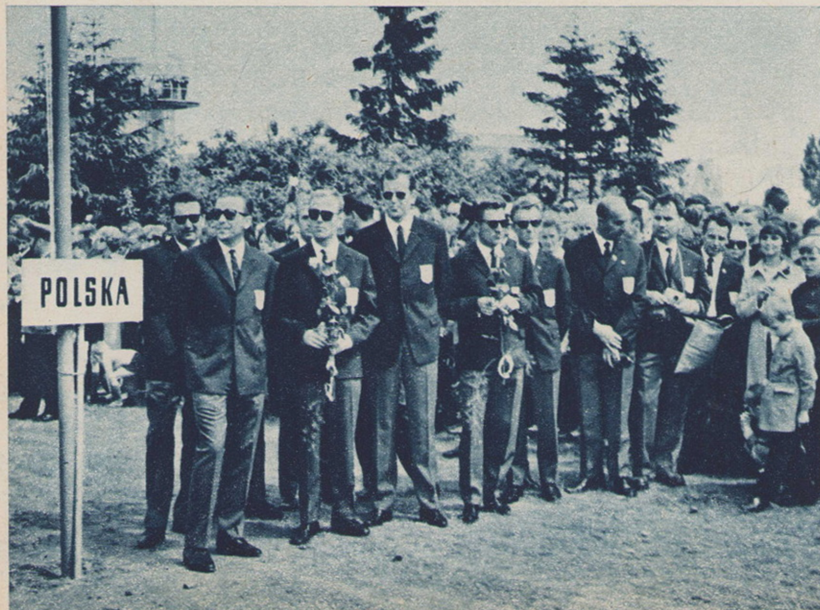
Niewątpliwie do najciekawszych należała akrobacja zespołowa wykonana przez braci Stanisława i Ryszarda Kasperków. Szczególnie ich lot „głowa do głowy" wywołał słowa uznania, oklaski i szmer podziwu. Również pokaz sprawności samolotu „Wilga-35" pilotowanego przez Jerzego Wojnara przyjęty został z uznaniem. Szczególnie zagranicznym uczestnikom mistrzostw, którzy zainteresowali się już tym samolotem, pokaz „Wilgi" dał jeszcze raz możliwość podziwiania jej doskonałych osiągów. Wreszcie dużym przeżyciem dla widzów była indywidualna akrobacja na samolocie Zlin-326 w wykonaniu wielokrotnego samolotowego mistrza Polski w akrobacji, Stanisława Kasperka.

Akrobację zespołową szybowców typu „Foka-4" zaprezentowali piloci warszawscy (Łącki, Pasierski i Michalski). Pokaz startu i lotu za śmigłowcem za-



Autograf wicepremiera Franciszka Waniołki dla polskich szybowników.

Ekipa polska podczas uroczystości otwarcia mistrzostw.



 XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata • Leszno 1968

Drodzy Sportowcy! Szanowni Goście!

W imieniu władz Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej serdecznie pozdrawiam i witam wszystkich uczestników XI Szybowcowych Mistrzostw Świata, czołówkę światowego szybownictwa, którzy przybyli tu, do Leszna, z 32 państw różnych kontynentów, by przez kilkanaście dni w szlachetnej rywalizacji walczyć o najwyższe sportowe trofeum — tytuł mistrza świata w szybownictwie.

Cieszymy się, że możemy po raz drugi gościć na szybowcowej olimpiadzie najlepszych szybowników świata, którzy w sportowej walce rozsławiać będą piękno i urok tej dyscypliny sportowej.

Na tegorocznych mistrzostwach zmierzy swoje siły 105 najlepszych zawodników z najróżniejszych krajów, ustanawiając w ten sposób swoisty rekord ilościowej obsady szybowcowych mistrzostw.

Społeczeństwo polskie, miłośnicy tego pięknego sportu z wielkim zainteresowaniem i sympatią obserwować i pasjonować się będą razem z Wami zmaganiami o mistrzowskie tytuły.

Ale obok tej sympatii, jaka towarzyszyć będzie sportowej walce, spotkacie się wszędzie z pomocą, opieką i życzliwością.

Przywiązujemy wielką wagę do rozwoju i umasowienia sportu. Nasza młodzież w tysiącach klubów sportowych, na boiskach, w halach ma stworzone dobre warunki do uprawiania sportu, który w naszym kraju zdobył wielu zagorzałych kibiców i sympatyków.

Sport znalazł miliony wielbicieli również dlatego, że nasi sportowcy mają piękne — na światową skalę — osiągnięcia, zdobywają zaszczytne tytuły i medale.

Sportowcy polscy, tak jak sportowcy na całym świecie w swych zmaganiach o te tytuły i rekordy podejmują zawsze równą walkę, wyrabiającą hart człowieka, kształtującą nowoczesną jego sylwetkę, są społecznością, stanowiącą zalążek nowych stosunków międzyludzkich, w których obcy jest gwałt i przemoc, a wartości powstają na drodze systematycznej pracy, doskonalenia umiejętności na drodze samodzielnej lub kolektywnej walki o najlepsze wyniki.

Z drugiej strony — sport to arena, na której rozwija się ścisła więź między młodymi ludźmi świata różnych ras i przekonań, platforma nawiązywania braterskich, koleżeńskich więzi, dobry oręż w pogłębianiu przyjaźni i wiedzy o życiu oraz osiągnięciach różnych narodów.

Życzyć należy, aby te więzy przyjaźni zadzierzgnięte na boiskach sportowych zamieniały się w trwałe wartości jakże pomocne w zbliżeniu międzynarodowym.

W ten sposób światowy ruch sportowy wnosi i wnosić będzie istotny element w kształtowaniu nowych postępowych stosunków społecznych, nowego oblicza świata, opartego na wzajemnym poszanowaniu praw i obyczajów, na zrozumienie celów i interesów każdego narodu.

My, Polacy, dokładamy wszystkich naszych sił, by umacniać te nowe postępowe stosunki między narodami. Zawsze przyświeca nam idea głębokiego umiłowania braterstwa, przyjaźni i pokoju. Dowody tego Polska dawała w całej swej tysiącletniej historii. Idea ta stanowi dziś motto przewodnie naszej polityki zagranicznej.

Z tradycyjnie polską gościnnością otwieramy przed Wami bramy naszego kraju. Chcielibyśmy, abyście w czasie trwania mistrzowskich zmagań — znaleźli również czas na poznanie naszego kraju, jego osiągnięć i przemian dokonanych pracą całego narodu.

Te przemiany dostrzec można we wszystkich zakątkach polskiej ziemi; w nowoczesnych zakładach wytwarzających setki dóbr materialnych zgodnych z potrzebami społeczeństwa; w nowych smukłych konstrukcjach tysięcy osiedli; w różnych obiektach naukowych i technicznych; na wsi polskiej, która przechodząc historyczną drogę przemian społecznych i kulturalnych, zamożnieje i staje się coraz zasobniejsza.

Te przemiany można dostrzec w ogromnych przeobrażeniach społecznych, w postawach ludzi, którzy całym sercem i przekonaniem są za rozwojem Ojczyzny, za rozwojem wszystkich światłych, postępowych i socjalistycznych wartości.

My, Polacy, słusznie szczycimy się tym dorobkiem, który sami wypracowaliśmy rzetelną, żmudną pracą.

Miło by nam było, gdybyście wyjeżdżając z Polski wynieśli tylko dobre i miłe wspomnienia i przekonanie o pracowitości, patriotyzmie i gościnności naszego narodu.

Od dziś uwaga sportowej opinii, wszystkich sympatyków sportów w Polsce i na całym świecie skierowana będzie przez dwa tygodnie na Leszno, gdzie toczyć się będzie szlachetna walka o laury zwycięstwa.

Toczyć ją będziecie gdzieś w przestworzach, w samotności, podniebnej ciszy, zdani na siebie, na swój refleks i umiejętności.

I to stanowi ten niepowtarzalny urok szybownictwa, dziedziny sportu szczególnie rozwijającego wszechstronne umiejętności, wyrabiającego hart ducha i samozaparcie w tym samotnym zmaganiu.

Za chwilę zapłonie znicz oznajmiający początek XI Mistrzostw Szybowcowych Świata. Niech przypomni on szlachetne idee olimpiad zrodzone w zamierzchłej przeszłości, idee odwiecznego pragnienia ludzkości szczęścia i pokoju.

Przez tysiąc lat idea ta nie straciła nic ze swej aktualności. Dziś wszyscy postępowi ludzie na świecie w codziennej działalności wyrażają dążenie do pokojowej współpracy między narodami w imię szczęścia i dobrobytu całej ludzkości.

Tegoroczne mistrzostwa świata w szybownictwie to wielkie sportowe wydarzenie, niech też będzie manifestacją tych pokojowych, ogólnoludzkich dążeń, propagatorem szlachetnych, głęboko hmanistycznych idei sportowych.

Życzę wszystkim uczestnikom mistrzostw nowych rekordów, pięknej sportowej walki, życzę wiele radości i powodzenia.

XI Szybowcowe Mistrzostwa Swiata uważam za otwarte.

(Przemówienie Członka Biura Politycznego KC PZPR, wicepremiera Rządu PRL Franciszka Waniołki, wygłoszone w czasie otwarcia XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, dnia 9 czerwca 1968 r.)

demonstrowali Adam Zemanek (pilot „Muchy-100") oraz Józef Rączkowski (pilot śmigłowca). Dużą atrakcją dla zawodników i publiczności był również lot na linie za śmigłowcem Romana Chmiela na skrzydłach własnej konstrukcji, zakończony skokiem ze spadochronem.

Znana trójka warszawska w składzie: Zdzisław Dudzik, Waldemar Kwiatkowski i Andrzej Adamkiewicz wykonała akrobację zespołową na samolotach Jak-18. Do ciekawych popisów należały także: indywidualna akrobacja na „Biesie" zademonstrowana przez Zdzisława Plezię oraz akrobacja zespołowa na „Jastrzębiach" wykonana przez Tadeusza Śliwaka i Stanisława Ackermana.

Pokazy lotnicze zakończone zostały lotami „Pirata" i „Foki-5" oraz zrzutem flag na spadochronach.

Piękną uroczystość otwarcia rekordowych mistrzostw zepsuła, niestety, pogoda. Zaczął padać deszcz, który spowodował wyludnienie lotniska.

W godzinach popołudniowych uczestnicy mistrzostw gościli w Domu Kultury w Lesznie na koncercie, w którym wzięli udział czołowi artyści i orkiestra opery poznańskiej. Wieczorem ekipy podejmowane były w zamku w Pawłowicach.

Jak na razie wszyscy marzą o poprawie pogody. Czekamy zatem na pierwsze konkurencje, o których za tydzień.

Z notatnika mistrzostw

1 CZERWCA rozpoczął się przyjazd ekip, uczestniczących w XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Jako pierwsza zameldowała się na lotnisku w Lesznie ekipa Islandii, wkrótce po niej przybyła reprezentacja Japonii. Większość ekip przyjechała 2 czerwca, pozostałe zjeżdżały się w poniedziałek i wtorek. Jako ostatnie zjawiły się w środę ekipy Węgier, Rumunii i Bułgarii. 5 czerwca wieczorem uczestnicy mistrzostw byli już na lotnisku w pełnym prawie komplecie, z wyjątkiem niektórych członków paru ekip.

W niektórych ekipach nastąpiły zmiany w składzie reprezentacji. Wycofał się z mistrzostw pilot Japonii Isamu Oda, który zachorował po przybyciu do Europy i nie jest w stanie uczestniczyć w mistrzostwach. W ekipie Francji zamiast zgłoszonego w klasie standard pilota Jean Pierre Cartry przyjechał Claude Gavillet. Ekipa Jugosławii wymieniła obu swych reprezentantów w klasie otwartej i na „Meteorach" startuje ostatecznie Miodrag Gatolin i Ziva Frenc. W ekipie Szwajcarii zgłoszonego uprzednio w klasie otwartej Roberta Wetli, zastąpił Emil Ehrat, a w ekipie Węgier zamiast Kornela Turi startuje w klasie standard Janos Csepan.

*

NIE MIELI szczęścia szybownicy 32 krajów, którzy w dniach 2—4 czerwca br., zjechali się do Leszna Wlkp. Pierwsze dwa dni pobytu, czyli poniedziałek trzeciego czerwca i wtorek czwartego, przeznaczone były na loty nadlotniskowe i przeloty po trasach bez komisarzy sportowych. W poniedziałek w ogóle niewiele ekip było gotowych do startu, dopiero więc praktycznie we wtorek odbyły się loty treningowe.

Pierwsza i niestety, jedyna konkurencja treningowa została wyznaczona w środę 5 czerwca. Warunki atmosferyczne były bardzo kiepskie, kierownik sportowy mistrzostw wyznaczył więc najkrótsze, możliwe do wykonania, zadanie — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 106 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno.

Startujący szybownicy nie mieli mimo to łatwego zadania. Z powstających wielu fracto cumulusów tworzyły się ławice chmur kłębiasto-warstwowych, które skutecznie tłumiły prądy termiczne. Wynik zależał w znacznej mierze od pory startu i momentu odejścia od lotniska, bywały bowiem chwile całkowitego zaniku prądów wznoszących.

Polacy ze względów technicznych nie stanęli na starcie do tej konkurencji. Pozostali zawodnicy, którzy zdecydowali się polecieć na trasę, odchodzili od lotniska między godziną 12 a 14, w miarę tworzenia się okresowych warunków lotnych. W tej słabej, można by powiedzieć angielskiej, pogodzie najlepszymi okazali się reprezentanci W. Brytanii.

W klasie otwartej, w której do mety doleciało siedmiu pilotów, zwyciężył N. Goodhart (W. Brytania) — 66,1 km/h i 1 000 pkt. A oto następni piloci tej klasy: 2. W. Vergani — 65,6 km/h i 996 pkt. 3. P. Heginbotham (Nowa Zelandia) — 61,0 km/h i 967 pkt. 4. A. Litt (Belgia) — 60,0 km/h i 961 pkt. 5. U. Elke (NRD) — 50,5 km/h i 900 pkt. 6. B. Zegels (Belgia) — 48,2 km/h i 887 pkt. 7. H. Rakowski (NRD) — 46,8 km/h i 878 pkt.

Również w klasie standard najlepsze prędkości przelotowe uzyskali szybownicy W. Brytanii. I tak: 1. J. Williamson (W. Brytania) — 57,7 km/h i 1 000 pkt. 2. D. Innes (W. Brytania) — 56,4 km/h i 988 pkt. 3. G. Deffosse (Belgia) — 52,9 km/h i 958 pkt. 4. P. A. Persson (Szwecja) — 49,4 km/h i 928 pkt. 5. F. Matousek (Czechosłowacja) — 47,8 km/h i 914 pkt. 6. J. Vavra (Czechosłowacja) — 44,4 km/h i 884 pkt. 7. H. Nietlispach (Szwajcaria) — 44,3 km/h i 884 pkt. 8. H. Stouffs (Belgia) — 40,0 km/h i 846 pkt. oraz 9. U. Bloch (Szwajcaria) — 38,4 km/h — 832 pkt. Tylko tych dziewięciu zawodników klasy standard osiągnęło metę trójkąta.

W następnych dniach — to jest czwartek, piątek i sobotę (6—8 czerwca br.,) z planowanych konkurencji nic nie wyszło, ponieważ przechodzące fronty i niże uniemożliwiły ich rozegranie. Tak więc z planowanej próby sił praktycznie nic nie wyszło. Jedynie można powiedzieć, że spodziewaną wysoką formę potwierdzili szybownicy brytyjscy, występujący na „Dartach" i znani z umiejętności latania w słabych warunkach atmosferycznych.

*

WSTRZĄSY, które przeżywa obecnie Francja, omal nie wyeliminowały ekipy tego kraju. Szybownicy francuscy skompletowali ekipę, ale nie mogli nabyć benzyny do samochodów wobec strajku pracowników przemysłu naftowego i stacji benzynowych. Koniec końców, po wielkich staraniach, pożyczyli nieco benzyny od znajomych, którzy zlewali resztki ze zbiorników swych samochodów. Benzyny tej starczyło tylko do granicy z NRF. Po przejechaniu jej szybownicy francuscy odetchnęli, ale... na krótko. Okazało się, że w związku z niejasną pozycją franka na światowym rynku walutowym w NRF pieniądze francuskie nie są przyjmowane. Szczęściem członkowie ekipy mieli tam znajomych. Rozdzwoniły się telefony za pożyczkami.

I tym razem trudności zostały zlikwidowane dzięki kilku błyskawicznym przekazom. Tym milszą niespodzianką było dla Francuzów, że opłacane w Polsce ubezpieczenie mogli uiścić we frankach. Bali się już bowiem, że gdyby u nas nie przyjęto ich pieniędzy, musieliby pozostać tylko obserwatorami mistrzostw.

*

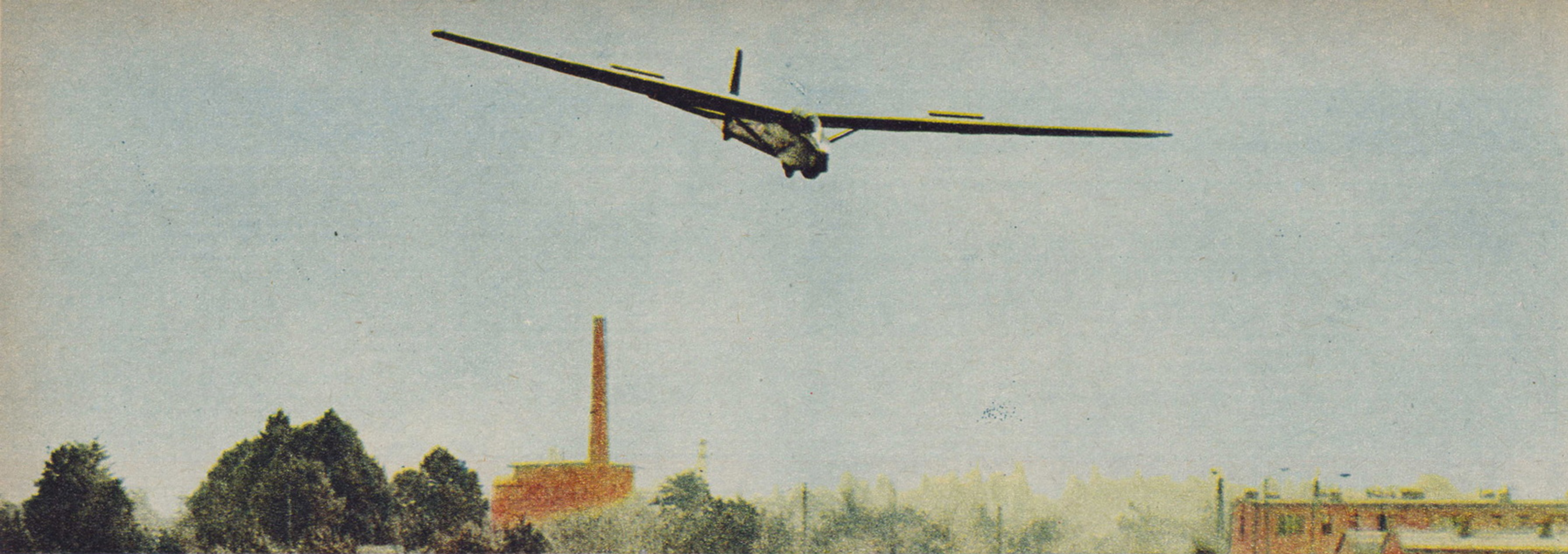
ORGANIZATORZY mistrzostw, mimo rozlicznych i zrozumiałych kłopotów związanych ze sprawnym przeprowadzeniem imprezy, starają się pamiętać i o jubileuszach. 8 czerwca na porannej odprawie miała miejsce miła uroczystość. Szwedzki szybownik Per Axel Persson, eksmistrz świata, otrzymał od kierownictwa XI SMŚ pamiątkowy puchar z okazji dwudziestolecia startów w mistrzostwach świata. Persson zadebiutował w Samedan w 1948 roku i od razu zdobył najwyższe trofeum. Przed dziesięciu laty w Lesznie Persson był drugi za Witkiem w klasie standard.

*

W ZWIĄZKU z tragiczną śmiercią Senatora Stanów Zjednoczonych Ameryki Płn. — Roberta Kennedy'ego, ekipa USA zwróciła się do Kierownictwa XI Szybowcowych Mistrzostw Świata z prośbą o opuszczenie na znak żałoby amerykańskiej flagi do połowy masztu. Zgodnie z życzeniem ekipy, flaga USA opuszczona była na maszcie do soboty, 8 czerwca. W czasie uroczystości otwarcia mistrzostw członkowie ekipy USA mieli na rękawach żałobne opaski.

Zdjęcia: B. Koszewski i St. Jaśko





Szybowiec „Czapla" podchodzi do lądowania na punkt w czasie zawodów zorganizowanych z okazji „Dnia Wrocławskich Skrzydeł". Puchar Dni Wrocławia zdobył młody szybownik Adam Polak.

WROCŁAWSKIE SKRZYDŁA



Młodzież Wrocławia wykazuje żywe zainteresowanie lotnictwem i jest częstym gościem na lotnisku aeroklubowym. Na zdjęciu: Moment uroczystego przyrzeczenia w „Dniu Wrocławskich Skrzydeł".



Młodzi Wietnamczycy, uczący się we Wrocławiu, mieli okazję w czasie wizyty na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego zapoznać się bliżej z działalnością lotników sportowych stolicy Dolnego Śląska.

WROCŁAW jest dziś po Warszawie drugim, najbardziej żywotnym ośrodkiem lotniczym w kraju. W stolicy Dolnego Śląska działa Aeroklub Wrocławski, a przy nim oddział Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych i Klub Seniorów Lotnictwa. Jest tam zespół lotnictwa sanitarnego, przemysł lotniczy i jedyna tego typu uczelnia w Polsce — Lotnicze Zakłady Naukowe na Psim Polu. Jest Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich APRL, zwany w skrócie GOBLL-em. Ma Wrocław również komunikację lotniczą, legitymując się m. in. największą ze wszystkich w kraju oddziałów LOT-u ilością połączeń codziennych z Warszawą. Działa tam także sekcja Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, są amatorzy-konstruktorzy i bardzo wiele rozmiłowanej w lotnictwie młodzieży, skupionej w kołach lotniczych aeroklubu i harcerskich drużynach lotniczych.

Dzieje się tak dlatego, ponieważ wrocławscy lotnicy mają serdecznych przyjaciół w mieszkańcach stolicy Dolnego Śląska, jej instytucjach i zakładach pracy; ponieważ ich poczynania, inicjatywy i całą działalność śledzą z należytą uwagą ojcowie miasta i województwa, udzielając lotnikom Dolnego Śląska stałego poparcia i pomocy. Nie jest to może przykład jedyny, ale tak bardzo typowy: rozwój lotnictwa we Wrocławiu jest ściśle związany z dynamiką rozwoju miasta. Nie ma ogólnowrocławskich wydarzeń czy uroczystości bez udziału lotników. I odwrotnie — nie ma lotniczej działalności i imprez bez udziału wrocławian i władz. Jest przy tym coś szczególnego w klimacie takiej współpracy, serdeczność, wzajemne zrozumienie i pomoc, duma czy — jakby to nazwać — swoisty lokalny patriotyzm; coś co rzadko daje się odczuć gdzie indziej, w innych może miastach.

Lotnictwo polskie jest we Wrocławiu stosunkowo młode. Liczy niewiele ponad dwadzieścia lat. Ale ma już swoje tradycje. Piękne i dość bogate. To właśnie we Wrocławiu narodził się rajd samolotowy dziennikarzy i pilotów. Stolica Dolnego Śląska patronuje mu po dziś dzień. Tu powstał harcerski szczep lotniczy „Błyskawica", który jako pierwszy otrzymał samolot do szkolenia. Wrocławscy lotnicy sportowi zainicjowali szereg ciekawych, międzyklubowych i międzynarodowych imprez lotniczych, które tradycyjnie odbywają się co roku. Wymieńmy tu chociażby mistrzostwa Wrocławia szybowników, spadochroniarzy i pilotów samolotowych, czy zawody spadochronowe „O Błękitną Wstęgę Odry". Zeszłego roku zainicjowano, w ramach dorocznych Dni Wrocławia, „Dzień Wrocławskich Skrzydeł", który w tym roku odbył się po raz drugi 12 maja br.

Ten Dzień, zwykle niedzielny, przypomina swym charakterem Święto Lotnictwa. Ma w każdym razie we Wrocławiu coś z atmosfery tego święta. Jego inicjatorzy: prezes wrocławskiego Klubu Seniorów Lotnictwa **Zbigniew Pelczarski** (zarazem dyrektor Biura Obchodów Dni Wrocławia) i wiceprezes tego klubu inż. **Stanisław Gac** pragną w każdym razie, ażeby wrocławscy lotnicy szczególnie zaakcentowali swoją obecność tego dnia w stolicy Dolnego Śląska.

Na razie — głównym organizatorem „Dnia Wrocławskich Skrzydeł" jest sam aeroklub, organizując na lotnisku szereg lokalnych imprez (m. in. zawody spadochronowe i szybowcowe) oraz szkolne zawody modelarskie i spotkania lotników z młodzieżą kół lotniczych i drużyn harcerskich. Trzeba, a sądzić należy, że w przyszłości tak będzie, aby do tej ciekawej imprezy włączyli się również lotnicy innych specjalności, m. in. z LOT-u, przemysłu i wojska. Aby w ten dzień wrocławianie mogli uzmysłowić sobie bardziej niż kiedykolwiek, jak to ich miasto jest ulotnicznione.

Zresztą Wrocław stawia już i pierwszy krok w Kosmos. Jak doniesiono niedawno, w Instytucie Astronomicznym i w Katedrze Heliofizyki Uniwersytetu Wrocławskiego zespół naukowców przygotowuje specjalną aparaturę do pomiarów aktywności Słońca.

Byliśmy gośćmi tegorocznego „Dnia Wrocławskich Skrzydeł" i miło nam, że przy tej okazji mogliśmy wręczyć wrocławskim laureatom naszych „Błękitnych Skrzydeł" dyplomy i pamiątkowe odznaki.

Podoba nam się inicjatywa wrocławskich seniorów lotnictwa. Zachęcamy do naśladownictwa.

JRK



Do wrocławskiej młodzieży lotniczej przemówił przewodniczący RN m. Wrocławia, prof. Bolesław Iwaszkiewicz.



Prezes Aeroklubu Wrocławskiego Julian Buczak (z prawej) odbiera z rąk red. nacz. „Skrzydlatej" J. R. Koniecznego dyplom „Błękitnych Skrzydeł" dla AWr.



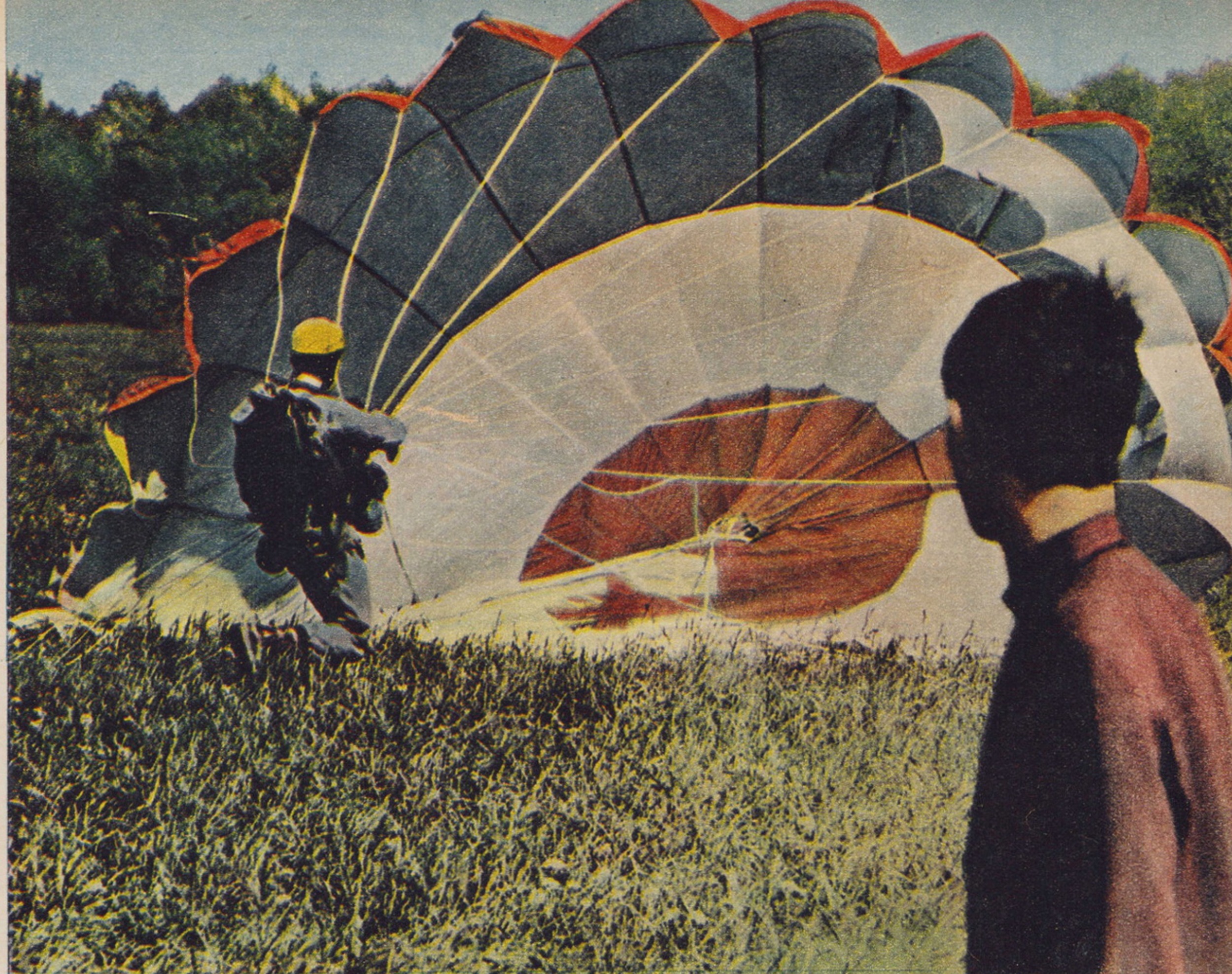
Dyplom „Błękitnych Skrzydeł" dla wrocławskiego oddziału LZUG odbiera inż. Henryk Skiba (z lewej).



Kierownik wrocławskiego zespołu lotnictwa sanitarnego Jan Malinowski (z lewej) odbiera dyplom „Błękitnych Skrzydeł".



Dyplom „Błękitnych Skrzydeł" odbiera konstruktor „Stratusa" Józef Borzęcki (z lewej).



W cieniu kolorowej czaszy spadochronu, tuż po wylądowaniu na lotnisku pilczyckim.



Red. Maria Teisseyre z rozgłośni wrocławskiej PR (z lewej) podczas dekoracji odznaką „Błękitnych Skrzydeł".



Znany i popularny nie tylko w kraju rysownik-humorysta i satyryk red. Wiesław Fuglewicz (z lewej) odbiera dyplom „Błękitnych Skrzydeł".



Tak często, przy podglądaniu szybowca i pilota na lotnisku, zaczyna się droga do latania dla młodych entuzjastów skrzydeł.



Korzystając z usług „Gawrona" spadochroniarze wrocławscy rozegrali na lotnisku w Pilczycach lokalne zawody o puchar Dni Wrocławia. Wygrał je Jan Baran.

Wszystkie zdjęcia: GRZEGORZ KURZAJCZYK

SERWIS TECHNICZNY PZL NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA



Inż. ANDRZEJ SŁOCIŃSKI

TRADYCJE polskiego przemysłu lotniczego sięgają czterdziestu lat. Polskie Zakłady Lotnicze znane są od lat zarówno z wysokiej jakości produkcji, jak również z nowoczesności konstrukcji i nowatorstwa we wprowadzeniu całego szeregu rozwiązań konstrukcyjnych, które niejednokrotnie wytyczały drogę podobnym konstrukcjom na świecie.

Wiele oryginalnych konstrukcji zarówno samolotów, jak i szybowców, potwierdziło swoją wysoką klasę w zawodach międzynarodowych, zdobywając tytuły mistrzowskie i czołowe lokaty w sportowej walce.

Utrzymanie wyrobów przemysłu lotniczego za granicą w ciągłej sprawności technicznej i zapewnienie im opieki zarówno w okresie gwarancyjnym, jak i pozagwarancyjnym, jest obecnie przedmiotem szczególnej troski PZL. Wszystkie wysiłki PZL idą w tym kierunku, aby jakość serwisu technicznego osiągnęła równie wysoki poziom jak same wyroby przemysłu lotniczego. Z uwagi na fakt, iż wyroby przemysłu lotniczego eksportowane są do wielu krajów na wszystkie kontynenty naszego globu, można stwierdzić, że dobre zorganizowanie i funkcjonowanie serwisu technicznego nie jest rzeczą wcale łatwiejszą niż wyprodukowanie dobrego sprzętu.

Stosowane przez przemysł lotniczy formy obsługi technicznej zależne są od rodzaju, ilości i odległości obsługiwanego sprzętu.

Specyfika sprzętu lotniczego dyktuje inne formy obsługi technicznej tego rodzaju wyrobów niż pozostałych wyrobów PZL. Zarówno bowiem samoloty, jak i szybowce, z reguły znajdują się w większych skupiskach na lotniskach obsługiwanych przez licencjonowanych mechaników, do których obowiązków należy przeprowadzanie prac okresowych.

Ważnym problemem przy eksploatacji szybowców jest problem bieżących napraw uszkodzeń, wynikających najczęściej w czasie lądowania w terenie przygodnym, nie nadającym się do tego celu, lub będących skutkiem podstawowych błędów pilotażu, popełnianych przeważnie w czasie lądowania przez początkujących pilotów.

Usunięcie uszkodzeń wymaga fachowej obsługi. Wymagana jest od niej dobra znajomość danego sprzętu. Przy organizacji tego rodzaju obsługi należy brać pod uwagę koszty transportu, jak i wymagania szybkiej naprawy sprzętu z uwagi na ograniczony czas sezonu lotnego. Z tego też względu w wielu przypadkach szybowce nie mogą być przesyłane do naprawy do producenta.

W tym celu przemysł lotniczy autoryzuje naprawcze zakłady szybowcowe w poszczególnych krajach, zaopatrując je w niezbędną dokumentację techniczną, udziela wskazówek technicznych i w miarę potrzeb zaopatruje w części do naprawy szybowców.

Autoryzowane zakłady dokonują bezzwłocznie napraw szybowców zarówno w okresie gwarancyjnym, jak i pozagwarancyjnym.

W ramach obsługi sprzętu lotniczego personel zakładów przemysłu lotniczego dokonuje okresowych przeglądów sprzętu, udzielając użytkownikom bezpośredniej pomocy technicznej oraz rad i wskazówek. Tyle za granicą.

Na terenie mistrzostw szybowcowych świata nasz przemysł lotniczy stara się potwierdzić swą zasadę, że dobra produkcja i dobre jej zabezpieczenie w eksploatacji — to jedno. Dlatego przemysł lotniczy włączył się czynnie do usprawnienia mistrzostw i otoczył opieką produkowany przez siebie sprzęt, biorący udział w zawodach. PZL zapewnia wszystkim uczestnikom mistrzostw, startującym na własnych szybowcach polskiej produkcji, względnie posiadających polskie przyrządy pokładowe, serwis techniczny w zakresie bieżących napraw uszkodzeń wynikłych w trakcie rozgrywania konkurencji. Do dyspozycji postawiony został fachowy personel zapewniający najwyższą jakość wykonanych usług.

Dzięki uprzejmości Aeroklubu PRL, serwis techniczny przyrządów pokładowych przemysłu lotniczego korzysta z bazy działu osprzętu APRL w Lesznie, wyposażonego wspólnie na ten okres czasu w stoiska pomiarowe, niezbędne do sprawdzania przyrządów po dokonaniu doraźnej naprawy.

Warto tutaj przypomnieć, że popularność polskich przyrządów ze znakiem PZL w świecie szybowcowym jest bardzo duża i bez przesady można powiedzieć, że przynajmniej jeden przyrząd pokładowy ze znaczkiem PZL można znaleźć prawie na każdym szybowcu zagranicznym, nie mówiąc o takich przypadkach, gdzie można spotkać ich pełne komplety.

Przy tej liczbie szybowców i niezwykle intensywnym lataniu zarówno w okresie treningu, jak i samych mistrzostw, tylko wysoka jakość przyrządów pokładowych pozwala dobrze wywiązywać się z zadania personelowi PZL, zajmującemu się obsługą techniczną przyrządów pokładowych.

Fakt, że liczba polskich „Fok" startujących w mistrzostwach wynosi blisko 25 procent wszystkich szybowców, świadczy o zaufaniu do „Fok" i ich popularności w świecie. Nawet jeżeli weźmie się pod uwagę, że zawody odbywają się w Polsce i że część tych „Fok" została wypożyczona przez APRL. Któryż bowiem zawodnik po przebyciu kilkunastu tysięcy kilometrów zdecydowałby się na udział w mistrzostwach świata na szybowcu, do którego nie ma zaufania?

„Foki" stanowiące własność zawodników lub klubów zagranicznych znalazły się na mistrzostwach pod dodatkową opieką przemysłu lotniczego.

Przemysł lotniczy dysponuje wydzieloną powierzchnią warsztatową na terenie zabudowań lotniska w Lesznie, a obsługa pracuje pod kierownictwem znanych konstruktorów szybowcowych inż. inż. Jerzego Śmielkiewicza i Władysława Okarmusa.

W skład personelu serwisowego PZL w Lesznie wchodzą nie tylko doświadczeni mechanicy i inżynierowie, lecz również znany pilot doświadczalny Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych — Adam Zientek, oblatywacz większości polskich szybowców. Rady i wskazówki tak doświadczonego pilota jak Adam Zientek są bardzo pomocne dla wielu zagranicznych pilotów posiadaczy polskich szybowców i przyrządów pokładowych w dalszym użytkowaniu sprzętu.

Poza bezpośrednim serwisem technicznym personel naszych zakładów PZL udziela również w Lesznie szczegółowych informacji technicznych i wyjaśnień odnośnie eksploatowanego sprzętu. PZL zapewnia ponadto pod tym względem szczegółowe informacje na temat samolotu typu „Wilga", którego wersja aeroklubowa związana jest ściśle ze sportem szybowcowym i spotyka się z dużym zainteresowaniem w kręgu szybowników. Wyjaśnienia na ten temat są udzielane z pierwszej ręki, to jest od współkonstruktorów „Wilgi", inżynierów Frydrychiewicza i Kardymowicza.

XI Szybowcowe Mistrzostwa Świata to nie tylko egzamin dla pilotów i szybowców, ale także wielka próba obsługi technicznej PZL. Jak się ona spisze do końca mistrzostw — ocenią to nasi mili klienci. Będziemy im wdzięczni za wszelkie uwagi i opinie.

Bernd Nolte, czołowy pilot Niemieckiej Republiki Demokratycznej, jest jednym z wielu zawodników startujących na „Fokach" w XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata. Na zdjęciu Bernd Nolte przy „Foce" w barwach NRD.
Foto: J. Pomianowski





KOLOROWE CZASZE NAD LUBINEM

DNIA 1 maja br. 30 skoczków przystąpiło już po raz czwarty z kolei do startu w Międzynarodowych Klubowych Zawodach Spadochronowych w Lubinie. Uroczystego otwarcia zawodów dokonał prezes Aeroklubu Zagłębia Miedziowego, mgr inż. Tadeusz Zastawnik. Po wciągnięciu flagi na maszt przez członka drużyny Aeroklubu Wrocławskiego, która zdobyła puchar za zwycięstwo zespołowe w zawodach ubiegłorocznych, nastąpiła prezentacja skoczków.

W zawodach uczestniczyły zespoły: Związku Radzieckiego (drużyna Północnej Grupy Wojsk Radzieckich), Czechosłowacji (drużyna Hradec Kralove), Aeroklubu Wrocławskiego, Aeroklubu Podkarpackiego, GPDPD, Aeroklubu Poznańskiego, Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze, Aeroklubu Jeleniogórskiego oraz dwa zespoły gospodarzy, czyli Aeroklubu Zagłębia Miedziowego.

Tego samego dnia w godzinach popołudniowych przeprowadzono skoki treningowe, przy czym wszyscy uczestnicy zawodów wykonali po jednym skoku. Dość

PUCHAR PRZECHODNI DYREKTORA KOMBINATU MIEDZIOWEGO ZDOBYŁA:

w 1965 drużyna Czechosłowacji
w 1966 drużyna Czechosłowacji
w 1967 drużyna Aeroklubu Wrocławskiego
w 1968 drużyna Czechosłowacji

zmienny wiatr oraz przelotne opady deszczu przyczyniły się do lądowania skoczków daleko poza kołem.

Ogółem rozegrano dwie konkurencje.

Na pierwszą konkurencję złożyły się cztery skoki z wysokości 1 000 m oraz z 800 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. W pierwszym skoku najlepsze lądowania uzyskali: Borozdin 0,30 m, Nedbal 0,65 m i Stanisławiak 0,90 m. W drugim skoku należy wyróżnić również trzy wyniki, których autorami są: Gawłowski 0,00 m, Nedbal 0,00 m i Gołąbek 0,35 m. W trzecim — najlepsze wyniki zdobyli: Dudek 0,10 m, Soleżyński 0,39 m, Stanisławiak 0,75 m, Renz 0,47 m, Gawłowski 0,68 m, Nedbal 0,88 m oraz Nowotny 0,00 m. W czwartym natomiast skoku triumfowali: Jaxa-Rożen 0,00 m, Soleżyński 0,00 m i Łykowski 0,00 m. Zwycięzcą konkurencji został M. Nedbal przed W. Borozdinem, M. Jaxa-Rożen, W. Soleżyńskim i J. Dudkiem.

Program drugiej konkurencji obejmował cztery skoki grupowe (każdy zespół stanowił grupę trzech skoczków) z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Do skoków grupowych przystąpiono 3 maja br.

Na pierwszym miejscu w skokach grupowych uplasował się zespół Aeroklubu Wrocławskiego przed Czechosłowacją, drużyną radziecką i Aeroklubem Podkarpackim. W konkurencji tej siedmiu skoczków lądowało w celu 0,00 m: Zapart, Borowiec, Nedbal (dwukrotnie), Jaxa-Rożen, Biza (dwukrotnie), Borozdin oraz Orzech.

W wyniku dwóch rozegranych konkurencji w klasyfikacji indywidualnej zwyciężył: Mirosław Nedbal (CSRS) 980 pkt, drugie miejsce zajął Wojciech Soleżyński (Wrocław) 950 pkt, zaś trzecie Marcin Jaxa-Rożen (Jelenia Góra) 946,5 pkt, 4. Jerzy Dudek (Krosno) 918,3 pkt, 5. Antoni Novotny (CSRS) 915,2 pkt, 12. Witold Raczyński (Lubin) 803,5 pkt.

Klasyfikacja drużynowa po dwóch konkurencjach przedstawia się następująco: 1. Zespół Czechosłowacji 5 286 pkt, 2. Aeroklub Wrocławski 5 158 pkt, 3. Aeroklub Podkarpacki w Krośnie 5 000 pkt, 4. Zespół radziecki 4 970 pkt, 5. Aeroklub Ziemi Lubuskiej 4 529 pkt, 6. Aeroklub Rzeszowski 4 204 pkt, 7. Aeroklub Zagłębia Miedziowego 4 056 pkt (zespół I).

Zwycięzca zawodów w klasyfikacji indywidualnej skoczek CSRS Mirosław Nedbal ma lat 27 i 840 wykonanych skoków z samolotu. Sport spadochronowy uprawia od 1959 roku. Z zawodu jest mechanikiem. Aktualnie wchodzi w skład Spadochronowej Kadry Narodowej Aeroklubu Czechosłowacji.

Przedstawiciel drużyny CSRS, która już po raz trzeci zdobyła puchar za zwycięstwo drużynowe powiedział:

— Skakało się nam dobrze. Cieszymy się ze zdobycia pucharu. Najgroźniejszymi naszymi przeciwnikami sportowymi byli zawodnicy Aeroklubu Wrocławskiego. Naszym zdaniem dość późno organizowano skoki. Warunki mieszkaniowe jak również wyżywienie bardzo dobre.

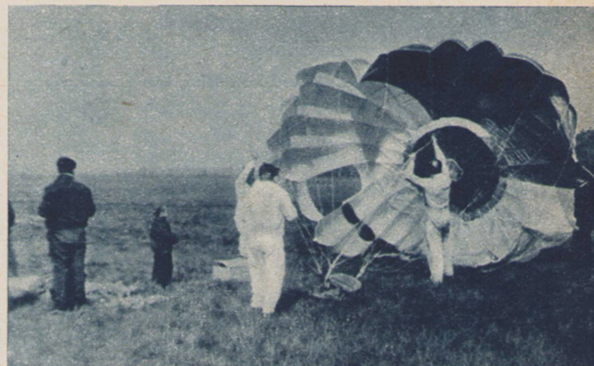
Z ciekawostek o zawodach i zawodnikach należy wymienić to, iż najmłodszą uczestniczką tegorocznych zawodów w Lubinie była zawodniczka — Teresa Wojciechowska. Ma lat osiemnaście. Skacze od 1966 roku i do tej pory wykonała 88 skoków. Pracuje w Zakładach Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Jeżowie Sudeckim. Najwięcej na swym sportowym koncie skoków ze spadochronem mieli: Zenon Borowiec 1 100, Dimitr Walawin 1 300, Janusz Gawłowski 985.

Spośród rekordzistów krajowych tak w skokach indywidualnych jak i grupowych, tych którzy startowali w Lubinie, należy wymienić Jerzego Dudka, Zbigniewa Dziusa, Stanisława Sidora, Wojciecha Soleżyńskiego, Mariana Zaparta i Janusza Łykowskiego.

Dnia 5 maja nastąpiło zakończenie zawodów. Organizacja imprezy dobra. Zawodnicy zostali zakwaterowani w pięknym i komfortowym hotelu miejskim „Kosmos", zaś wyżywienie mieli zapewnione w Górniczym Klubie Technika NOT. Warunki atmosferyczne nie były najlepsze. Poziom zawodniczy uczestników różny, stąd też i wyniki, niejednokrotnie dość słabe. Zawody zostały przeprowadzone bez najmniejszego wypadku. Zawodnicy z Czechosłowacji startowali na nowych spadochronach PZCH-7, wersji rozwojowej spadochronu PTCH-6 będącego w użytkowaniu w naszych klubach.

(m)





U góry i u dołu: Zdjęcia ilustrujące przebieg IV Międzynarodowych Klubowych Zawodów Spadochronowych w Lubinie. Foto. W. Raczyński (3)

Poniżej: Prezes Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie wręcza puchar przechodni kapitanowi zwycięskiego zespołu CSRS. A. Novotnemu.



1000 SKOKÓW A. KOWALSKIEGO

DNIA 4 maja br. skoczek Aeroklubu Bydgoskiego Andrzej Kowalski wykonał 1000 skok spadochronowy z samolotu. Jest pierwszym skoczkiem tego klubu, który na swym koncie ma tak wiele skoków. W związku z tym niecodziennym jubileuszem kierownictwo aeroklubu postanowiło nadać temu wydarzeniu okolicznościową oprawę. Na uroczystość przybyli liczni entuzjaści sportu spadochronowego, w tym koledzy i przyjaciele jubilata. Były przemówienia, kwiaty i upominki.

Aktualnie Andrzej Kowalski ma 36 lat. Ze spadochroniarstwem związany jest od 14 lat. W 1960 roku wywalczył tytuł spadochronowego wicemistrza Wojsk Lotniczych, a pięć lat później tytuł mistrzowski Wojsk Lotniczych. Trzykrotnie zajmował drugie miejsce w Mistrzostwach Spadochronowych Lotnictwa Operacyjnego.

W 1963 roku, startując w Mistrzostwach Spadochronowych Wojska Polskiego w Krakowie, zdobył medal brązowy. Dość niezwykłym wydarzeniem w życiu Andrzeja Kowalskiego był rok 1962, w którym to wykonał on jako jeden z nielicznych w naszym kraju treningowy skok z samolotu o napędzie odrzutowym UTI MiG-15 (skok ten odbył się przy użyciu fotela wyrzucanego).

Andrzej Kowalski związany jest z Aeroklubem Bydgoskim od 1959 roku, będąc przez wiele lat czynnym skoczkiem, przewodniczącym sekcji spadochronowej oraz aktywnym instruktorem społecznym.

Gratulujemy.



Po wykonaniu 1000 skoku Andrzej Kowalski przyjmuje gratulacje od kolegów klubowych.

1000 SKOKÓW ZBIGNIEWA DZIUSA

W pierwszej połowie maja br. nie tylko Aeroklub Bydgoski obchodził uroczystość spadochronową z okazji tysięcznego skoku swego członka. Podobną uroczystość miał na swym terenie Aeroklub Podkarpacki w Krośnie. Dnia 11 maja br. instruktor spadochronowy APk Zbigniew Dzius wykonał swój 1 000 skok ze spadochronem z samolotu.

I tym razem nie obeszło się bez gratulacji, koleżeńskich uścisków i życzeń dalszych sukcesów sportowych. Z tej okazji Jubilat otrzymał od zarządu Aeroklubu Podkarpackiego dyplom uznania wraz z upominkiem, zaś przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Rzeszowie przekazał Zbigniewowi Dziusowi dyplom oraz proporczyk.

Przy okazji tysięcznego skoku pragniemy przypomnieć, że Zbigniew Dzius rozpoczął szkolenie spadochronowe w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. W 1962 roku zwyciężył w Ogólnopolskich Zawodach Spadochronowych. Ponadto wielokrotnie startował w mistrzostwach Polski, zajmując na nich czołowe miejsca. Po odbyciu służby wojskowej w 6 PDPD, gdzie należał do grona czołowych skoczków, rozpoczął pracę w Aeroklubie Podkarpackim. Tam w 1965 roku uzyskał uprawnienia instruktora spadochronowego. Zbigniew Dzius jest rekordzistą krajowym w skokach pojedynczych i grupowych (współrekordzista ponad dwudziestu rekordów w skokach grupowych). Lata na szybowcach. Aktualnie ma Złotą Odznakę Szybowcową z dwoma diamentami.

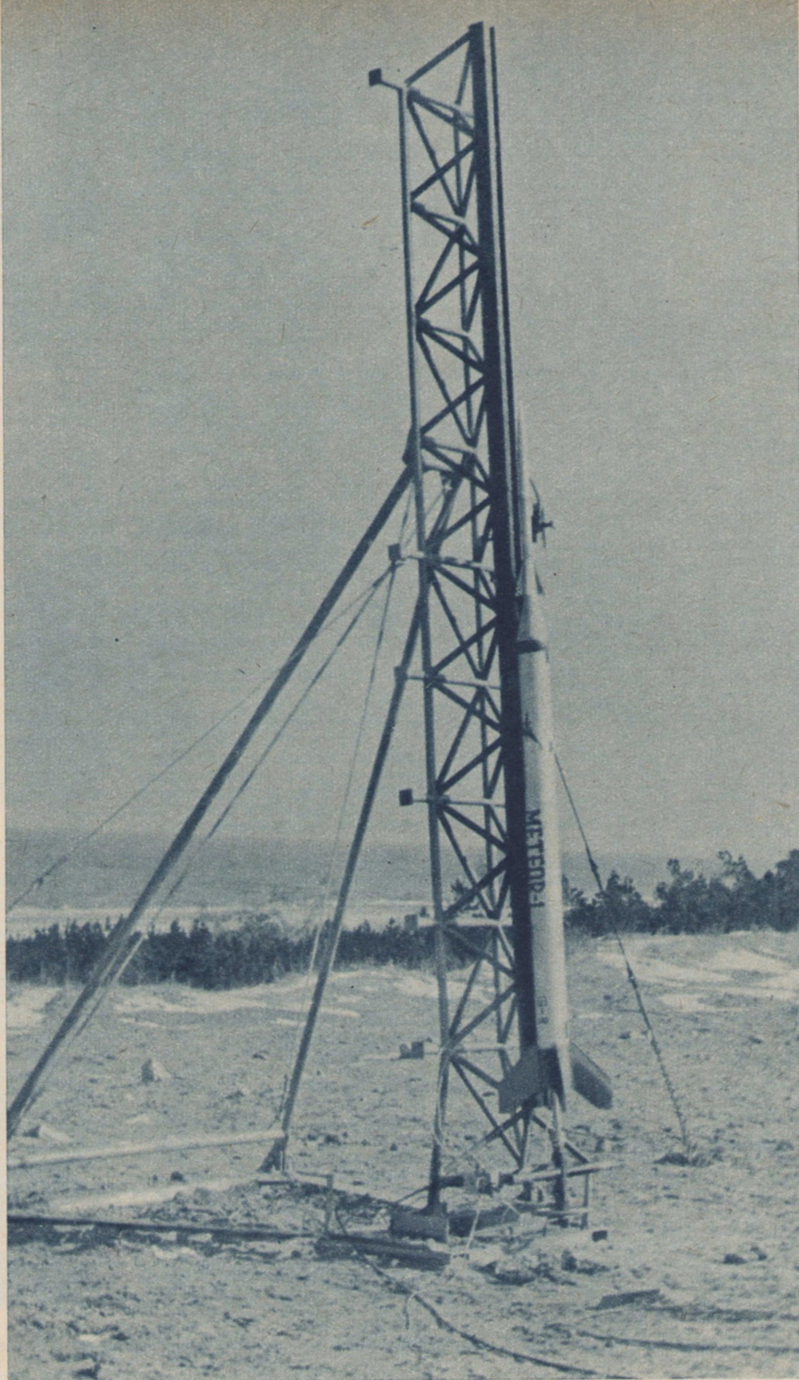
Gratulujemy.

Instruktor Zbigniew Dzius (pierwszy z lewej) w kabinie samolotu przed wykonaniem 1000 skoku.

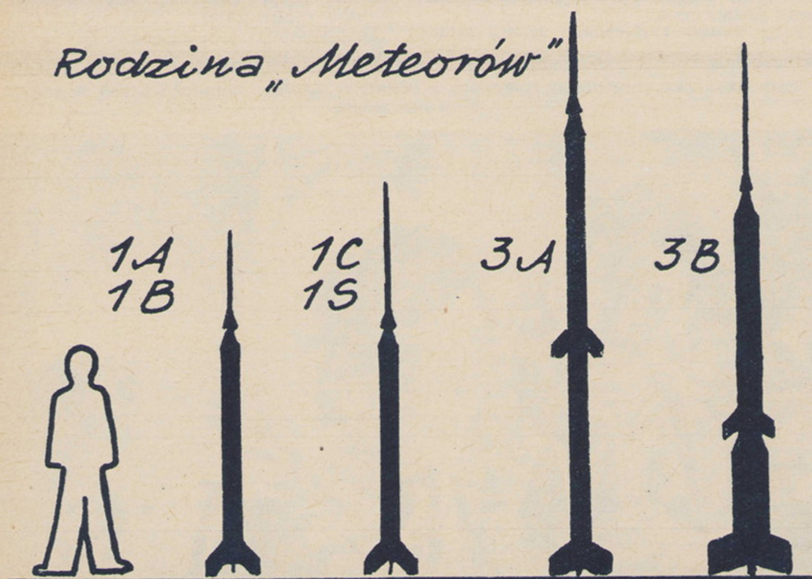


Meteor

W roku bieżącym, dokładnie za cztery miesiące — w październiku minie 10 lat od chwili startu pierwszej polskiej rakiety meteorologicznej typu RM-1. Rakieta ta, dzieło ambitnego zespołu, pracującego wówczas przy AGH i tworzącego komórkę PTA w Krakowie, któremu przewodził dr inż. Jacek Walczewski, zapoczątkowała systematyczny sondaż atmosfery kontynuowany obecnie przez Zakład Rakietowych Sondowań Atmosfery PIHM, pozostający pod kierownictwem wyżej wymienionego. Wspominając o tegorocznym, swego rodzaju, „jubileuszu” pragniemy przypomnieć inicjatywę ówczesnej młodzieży z Akademii Górniczo-Hutniczej, która wydała tak wspaniałe owoce.



Pierwsza rakieta RM-1 o ciężarze startowym 4,35 kG wzbudzała zainteresowanie i jednocześnie niewiarę w możliwości praktycznego wykorzystania. Dużo trzeba było samozaparcia, jeszcze więcej usilnej pracy, aby przekonać wszystkich o potrzebie i korzyściach płynących z zastosowania techniki rakietowej do badania górnych warstw atmosfery, do prób wywoływania deszczu czy zwalczania gradobicia. Stąd też dziesiątki i setki startów doświadczalnych z historycznej dziś Pustyni Błędowskiej. Tu wypróbowywano coraz śmielsze konstrukcje, aby gdzieś w roku 1961 zademonstrować po raz pierwszy publicznie (na Rakowicach w Krakowie) rakiety, aby przeprowadzić loty rakiet pocztowych (1960) czy przeciwgradowych typu „Rasko” (w 1963) i innych. Z biegiem lat doskonalono zarówno konstrukcje jak, co również ważne, systemy pomiarowe. Wyłoniła się konieczność zastosowania sprzętu o dużej sprawności, budowanego seryjnie. Prace nad nowymi rakietami przejął Instytut Lotnictwa, wykorzystując doświadczenia ośrodka krakowskiego (rakieta RM-3W była w pewnym sensie prototypem — prototypu „Meteora-1”, zbudowanego i wypróbowanego w latach 1963—1965).



Rakieta „Meteor-1” umożliwiła systematyczny sondaż atmosfery dla potrzeb PIHM-u. W ciągu trzech lat wyrzucono około 60 „Meteorów”. Znaczy to, że prawie 2 tony dobrej polskiej stali i oprzyrządowania poszybowało „w Kosmos”, przecierając niedostępne dotąd szlaki. Sukces tym większy, jeśli zważymy, iż wśród państw socjalistycznych (z wyjątkiem ZSRR) jesteśmy jedynym krajem, który dysponuje własnymi rakietami meteorologicznymi i prowadzi systematyczny sondaż.

„Meteor-1” służy do pomiarów poziomych ruchów w górnych warstwach atmosfery, w zakresie nie osiągalnym z jednej strony przez balony-sondy, a z drugiej przez sztuczne satelity. Szkic zamieszczony obok pozwala zorientować się w głównych podzespołach naszej wypróbowanej rakiety. Wykres obrazuje tor lotu, którego wierzchołek sięga prawie 40 kilometrów wysokości. „Meteor-1” jest pojazdem rakietowym, powstałym przy współudziale zespołu inżynierów tworzących dziś, po prawie 6 latach doświadczeń, grupę wybitnych specjalistów. Konstrukcja pojazdu, jego wyposażenie, silnik, obsługa startowa, próby w locie i wiele innych zagadnień wymagało ogromnego zaangażowania i wiary w powodzenie przedsięwzięcia. Nie sposób zatem przy omówieniu „Meteora” nie wspomnieć o magistrach inżynierach: Jerzym Haraźnym i Ryszardzie Lewandowskim (znanym dotąd w technice lotniczej), Adamie Obidzińskim, Krzysztofie Nowaku, Józefie Pogodzie, Grzegorzu Pawlaku, Witoldzie Błaszczyku czy Stefanie Bramskim.

„Meteor-1” — tak jak i wszystko co związane jest z techniką, a rakietową szczególnie — starzeje się z każdą sekundą. Wiedzą o tym jego twórcy, wiedzą o tym specjaliści z Zakładu Sondowań w PIHM. Stąd też trwa proces stałego doskonalenia sprzętu, sygnalizowane są obecnie prace rozwojowe rodziny „Meteorów”. Proces to niezbędny, jeśli wziąć pod uwagę stale rosnące wymagania dotyczące zwiększenia pułapu i udźwigu, a przy tym zmniejszenia kosztów budowy i eksploatacji.

Obecnie istnieją następujące wersje „Meteorów”, których sylwetki podano na osobnym rysunku. Wersje I-A i I-B o układzie dwuczłonowym, następnie 1-C i 1-S o identycznym układzie, ale różnych możliwościach startu. I tak „Meteor” 1-S przewidziano do startu z pokładu samolotu, przy czym z wysokości startowej 5 km (samolot wyrzuca rakietę z lotu wznoszącego) można osiągnąć pułap ponad 60 km. Następne wersje to już układy trójczłonowe, przy czym zastosowano dwa stopnie napędowe i jeden beznapędowy, „grot”, wypró-

bowany dostatecznie w obecnie stosowanej wersji rakiety.

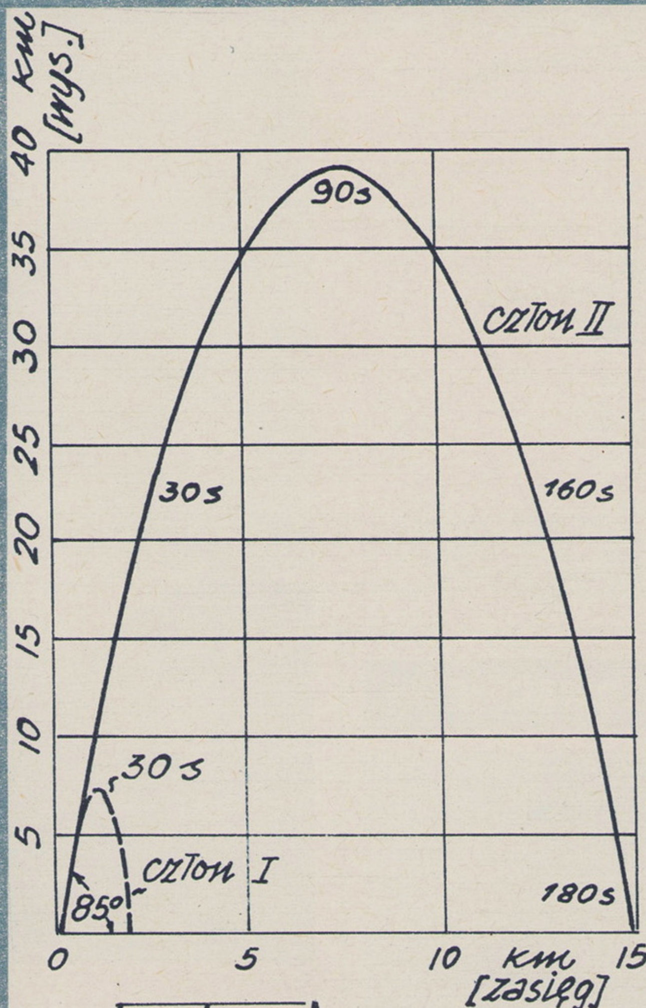
Dla orientacji kilka danych najnowszej rakiety „Meteor-3-A". Długość całkowita 4 250 mm, ciężar startowy 65 kG, pułap 72 km, maksymalna prędkość 4,3 Ma, czas osiągnięcia pułapu 124 s. (Tu warto przypomnieć, że „Meteor-1" ma ciężar startowy 32,5 kG). Tak przedstawiają się plany rozwojowe „Meteorów". Realizacja ich i kontynuacja dalszych prac jest oczywiście niezbędnym, podstawowym warunkiem postępu, który w dalszym ciągu wyznaczany jest w naszej epoce przez technikę rakietową.

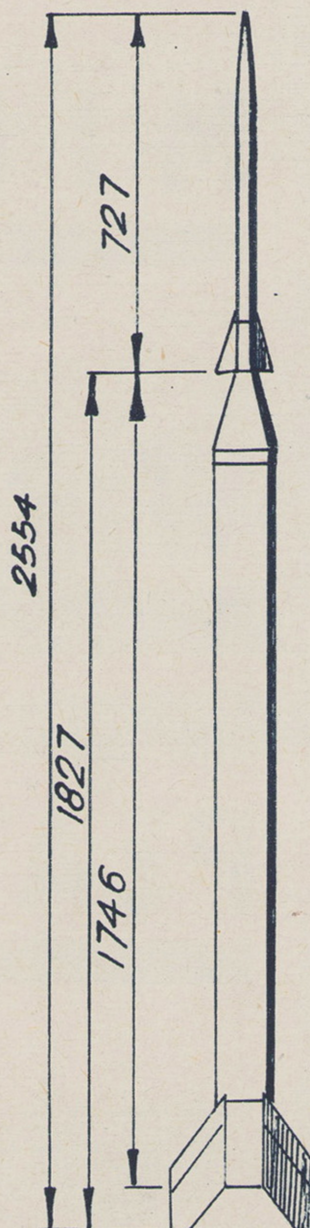
Śledząc aktualny stan meteorologicznego sondażu rakietowego na świecie, zaobserwować można wzmożony udział państw europejskich — szczególnie Francji i W. Brytanii — w tym co było niegdyś domeną USA, szczególnie jeśli chodzi o sprzęt.

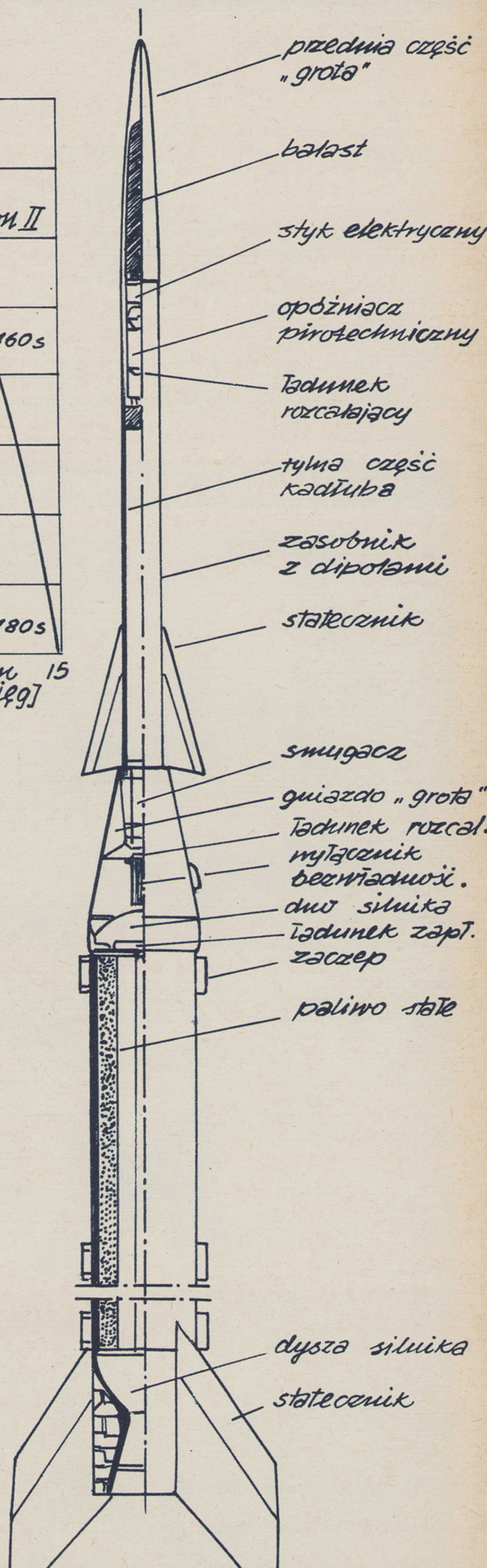
Rakiety francuskie startują prawie na wszystkich szerokościach geograficznych. Decyduje o tym być może nie tylko ich „sprawność", ale i ekonomia. Koszty zawsze się liczą. Nie przypadkiem Indie do swojego ośrodka w Thumba (międzynarodowego) poszukiwały tanich rakiet sondażowych. Kto wie, być może któraś z wersji nowego „Meteora" stanie się przedmiotem eksportu, jak sławne „Foki" czy „Zefiry". Ale to już sprawa dla „Motoimportu". Do naprawdę popularnych rakiet należą zatem francuskie i brytyjskie, ale na widowni europejskiej pojawiła się niedawno rakieta szwajcarsko-niemiecka (NRF) o dość konkurencyjnych charakterystykach. Niemcy nie mają własnej rakiety badawczej, wykorzystując dotąd sprzęt amerykański lub francuski i to na obcym terytorium. Nowa rakieta, która powstała w koncepcji aż dwóch państw, może być konkurencyjną dla obecnie stosowanych, ale nie musi, zakładając, że kosztowne rakiety i systemy amerykańskie nie znajdują szerszego wykorzystania w Europie, a rakiety radzieckie już uczestniczą w badaniach atmosferycznych, prowadzonych między innymi w kooperacji ZSRR z Francją i Indiami.

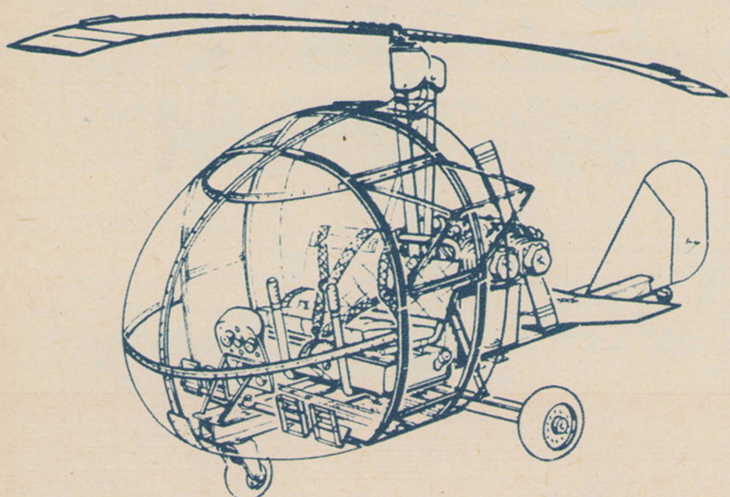
Spoglądając z perspektywy dziesięciu lat na nasz dorobek rakietowy, można stwierdzić bez przesady, że i na tym polu mamy duże osiągnięcia, które już obecnie stawiają nas w rzędzie państw odkrywających tajniki górnych warstw atmosfery ziemskiej, zainteresowanych pokojowym wykorzystaniem techniki rakietowej dla potrzeb gospodarki narodowej. Dotychczasowe skucesy na pewno zobowiązują do dalszych wysiłków.

PAWEŁ ELSZTEIN









Wiatrakowiec Thruxton ES-102 „Gadfly". Silnik tłokowy o mocy 165 KM. Średnica wirnika — 9,14 m, długość — 4,27 m. Ciężar własny — 295 kG, całkowity — 680 kG. Prędkość max. — 200 km/h, min. 40 km/h. Pułap — 4 300 m, zasięg — 350 km. Wirnik nośny — licencja Bensena. Konstrukcja metalowa z pokryciem laminatowym.

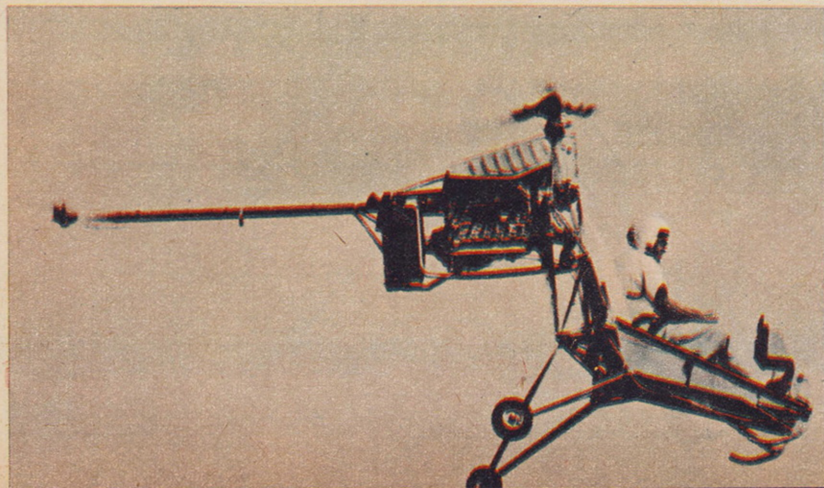
WIATRAKOWCE CZECHOSŁOWACKIE





Wyżej: Wiatrakowiec „Važka" zbudowany przez studentów z Żylina. Silnik — Walter „Mikron" o mocy 65 KM. Średnica wirnika — 6,0 m, długość — 3,4 m. Ciężar całkowity — 240 kG. Prędkość max. — 130 km/h, min. — 30 km/h. Z prawej: Wiroszybowiec KD-67 „Ideal" opracowany przez inżynierów z zakładów „Moravan" i zbudowany przez studentów z Brna. Startuje za samochodem osobowym. Przewidziany do zabudowy silnika tłokowego (prędkość — do 120 km/h, zużycie paliwa — 10 do 12 l/h).

Śmigłowiec jednomiejscowy Del Mar Whirlymite DH-1A z silnikiem tłokowym o mocy 56 KM.



MINI WIRO-PŁATY

Zamieszczony w „SP" nr 39 z 1967 r. artykuł „Wiropłaty-Liliputy" wywołał duże zainteresowanie czytelników. Spełniając liczne życzenia wyrażane w listach podajemy nowy przegląd małych wiropłatów. Do rozwiązań konstrukcyjnych aparatów tego rodzaju jeszcze powrócimy.

Wyżej: Wiatrakowiec pływakowy Bensen B-11 „Hydro-Copter" (bez pomocniczego silnika do wstępnego rozruchu wirnika). Niżej: Wiatrakowiec Wallis WA-116 w locie.

Wiatrakowiec Bensen B-11 M „Copter-Cart" w wersji z 6 silnikami tłokowymi McCulloch MC-75 o mocy 10 KM każdy. Są to silniki od Go-Cartów umieszczone w 2 rzędach za pilotem. Każdy ze śmigłem o średnicy 0,6 m. Regulacja silników — indywidualna lub zespołowa (poprzez wspólną dźwignię gazu). Długość startu i lądowania — 100 m. Prędkość max. — 130 km/h. Prędkość lądowania — 12 km/h. Wirnik metalowy 2-łopatowy. Usterzenie potrójne.

WIATRAKOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Kraj	Anglia	Anglia	RPA	USA	USA
Wytwórnia	Beagle-Wallis	Beagle-Wallis	Rotocraft	Bensen	Bensen
Typ	WA-116 „Agile"	WA-118 „Meteorite"	„Minicopter-1"	B-8M „Gyro-Copter"	B-11 „Gyro-Copter"
Rok budowy	1962	1966	1962	1957	1958
Silnik	tłokowy	tłokowy	tłokowy	tłokowy	tłokowy
Typ	McCulloch	Mether „Alpha"	McCulloch 0-100-1	McCulloch 0-100-1	McCulloch 0-100-1
Moc (KM)	72	120	72	72	72
Prędkość maksymalna (km/h)	115	185	160	137	
Prędkość przelotowa (km/h)	90	130	113	96	
Prędkość ekonomiczna (km/h)		96,5			
Prędkość minimalna (km/h)		22,2	25,8	22,3	
Wznoszenie (m/s)	2,5	6,87	6,1	10,2	
Pułap dynamiczny (m)	3050	3960		5030	
Maksymalny zasięg (km)	225	333	324	480	
Ciężar własny (kG)	118	105	136	112	129
Ciężar całkowity	250	250	250	226	283
Średnica wirnika (m)	6,2	6,2	6,57	6,1	6,71
Długość (m)	3,1	3,38	2,5	3,46	3,45
Wysokość (m)	1,85	1,85	1,75	1,9	2,11
Pojemność zbiornika paliwa (l)	36,5	36,5	36,44	22,7	—

KONSTRUKCJE FRANCUSKIE

Wyżej: Wiatrakowiec 1-miejscowy RD-2 z silnikiem o mocy 65 KM. Z prawej: Wiroszybowiec RD-01. Średnica wirnika — 6,6 m, długość — 2,7 m, szerokość — 1,8 m, wysokość — 2,0 m. Ciężar własny — 61 kG, ciężar całkowity — 150 kG. Prędkość holowania — 60 km/h, pułap — 3 000 m. Holowanie — samochód (np. 2 CV) lub samolot. Wiatrakowiec RD-3 z silnikiem o mocy 105 KM zabiera 2 osoby, rozwija prędkość 150 km/h, ma rozbieg — 25 m, wznoszenie — 4 m/s i zasięg — 300 km. Konstruktorzy: M. Rigault i J. Deproux.

UDANY EKSPERYMENT

Wiatrakowiec F. Wigala. Nad wirnikiem głównym znajduje się mały wirnik pomocniczy, napędzany przed startem przez strumień zaśmigłowy odchylanego od góry silnika tłokowego McCulloch 0-100 o mocy 72 KM. Mały wirnik rozkręca następnie wirnik główny, a silnik powraca do położenia normalnego. Łopaty wirnika — dźwigar stalowy i pokrycie laminatowe. Średnica wirnika — 6,1 m. Ciężar własny — 145 kG, całkowity — 260 kG. Prędkość max. — 120 km/h, lądowania — 24 km/h, długość startu — 30 m.

ŚMIGŁOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Kraj	Polska	NRF	NRF	USA	USA
Wytwórnia	IL	Dornier	Bölkow	Del Mar	Del Mar
Typ	JK-1 „Trzmiel"	Do-32	Bö-103A	YRON-1	DH-1A
Rok budowy	1957	1962	1961	1959	1960
Silnik	strumieniowy	turbosprężarka	tłokowy	tłokowy	tłokowy
Typ		BMW 6012L	Agusta GM-70	Solar „Titan"	„Mercury"
Moc (KM)	2 × 12,5 kG	100	82	55	56
Prędkość maksymalna (km/h)	131	127	100	126	119
Prędkość przelotowa (km/h)	105	105		96	73
Wznoszenie (m/s)	10	4,3			6,25
Pułap dynamiczny (m)	5 500			1 550	4 100
Maksymalny zasięg (km)		92,5		180	172
Ciężar własny (kG)	140	147,5	270	250	272
Ciężar całkowity (kG)	340	270	390	378	340
Średnica wirnika (m)	7,00	7,50	6,66	6,1	4,90
Długość (m)	2,95	3,45	5,56	3,6	4,75
Wysokość (m)	2,14	1,90		2,74	2,13

Wyżej: Śmigłowiec Bö-103A. Niżej: Wiatrakowiec Rotorcraft „Minicopter-1".

MARIA ATANASOWA

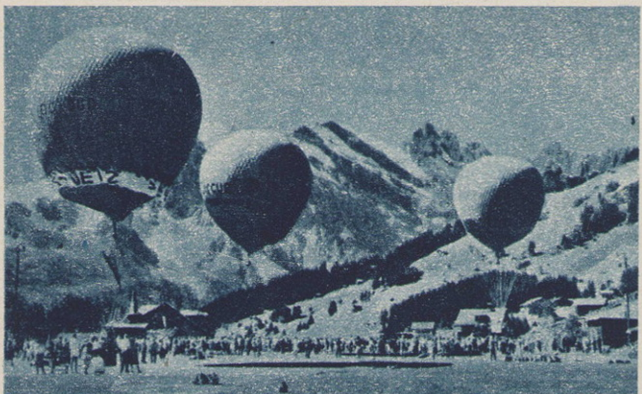
JEDNĄ z pierwszych na świecie kobiet — kapitanów statków powietrznych jest bułgarska pilotka Maria Atanasowa. Lata ona na międzynarodowych liniach bułgarskich towarzystwa „Bałkan" (dawne TABSO), prowadząc turbośmigłowe Iły-18.



Naukę pilotażu Maria rozpoczęła w roku 1948, w Sofii, zdobywając kolejne stopnie wyszkolenia pilota samolotowego. W roku 1956 została zaangażowana do pracy w TABSO. W swej bogatej karierze zawodowej Maria notuje m. in. przewiezienie Fidela Castro z Hawany do Bułgarii, na urlop. Latała już do Brukseli, Kairu, Jordanii, Maroka i kilkakrotnie ponad Atlantykiem.

Na zdjęciu: Maria Atanasowa w kabinie samolotu komunikacyjnego.

SPORT BALONOWY



W Paryżu odbyło się niedawno posiedzenie Komisji Balonowej FAI, na którym przedyskutowano szereg aktualnych spraw tej dziedziny sportu lotniczego. Baloniarstwo, wbrew niektórym opiniom — a może właśnie na przekór im — rozwija się dość pomyślnie w szeregu krajów Europy i w USA, poszukując stale coraz to nowych dróg do swego rozwoju. Mówi się coraz więcej m. in. o balonach na ogrzane powietrze, które — na przykład w Stanach Zjednoczonych — zostały dopuszczone do lotów. Stwarza to dla międzynarodowego ruchu balonowego, oczywiście, szereg problemów wymagających pewnych ustaleń. Żywa jest w dalszym ciągu idea międzynarodowych zawodów balonów wolnych, na wzór dawnych o puchar Gordon-Benetta. I w tym przypadku Komisja Balonowa FAI zwraca się ku Polsce, zamierzając — jako pierwszy krok — zwrócić się oficjalnie w tej sprawie do Aeroklubu PRL, z racji ostatniego zwycięstwa polskich pilotów balonowych w tych zawodach w 1938 r.

Przy tej okazji szwajcarskie czasopismo „Aero-Revue" opublikowało tabelkę stanu sportu balonowego w 1967 r., za którym podajemy ją naszym Czytelnikom.

Kraje	lotów	pilotów	balonów	zawodów
Austria				
Belgia	50	4	9	1
Francja	65	20	5	2
NRF	545	98	37	
Holandia	42	4	2	1
Polska	5	6	2	
Szwajcaria	151	31	16	
W. Brytania	34	6	5	
USA	6	10	12	
Razem	898	179	88	4

Przeglądając tabelkę, nie można się nie powstrzymać od uwagi na temat zaniedbania naszego sportu balonowego.

Dyplom Montgolfiera za 1967 r. otrzymał pilot niemiecki Alfred Schulz. Nowym przewodniczącym Komisji Balonowej FAI został Anglik A. Smith. (yy)

REKORDY SPADOCHRONOWE USA

Stany Zjednoczone zgłosiły do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) w Paryżu szereg rekordów spadochronowych w celu ich zatwierdzenia jako rekordy międzynarodowe.

Zgłoszono następujące wyczyny:

Skoki dzienne

- skok grupy 5 mężczyzn z 600 m (5.II.68), średni wynik 0,21 m odległości od środka koła.
- Skok 9 mężczyzn z 600 m (29.I.68), wynik 0,36 m,
- Skok 9 mężczyzn z 1 000 m (1.II.68), wynik 0.20 m,
- Skok 9 mężczyzn z 1 500 m (1.II.68), wynik 0,30 m.

Skoki nocne

- Skok 7 mężczyzn z 600 m (26.I.68), wynik 0,64 m.
- Skok 9 mężczyzn z 1 000 m (12.I.68), wynik 0,536 m,
- Skok 9 mężczyzn z 1 500 m (20.I.68), wynik 0,664 m,
- Skok 9 mężczyzn z 2 000 m (20.I.68), wynik 1,16 m.

Transport i komunikacja

● **ICAO** ogłosiła wyniki finansowe działalności w 1967 roku 116 towarzystw zrzeszonych w tej organizacji. W porównaniu z rokiem 1966 wpływy wzrosły o 15%, wydatki o 16%. Procent zysku obniżył się z 9,5% do 8,5%. Poważnemu obniżeniu uległy koszty oferowanego tonokilometra, bo aż o 6,9% (1,4% w 1966 r). Wykorzystanie ciężaru handlowego obniżyło się z 54,6% na 52,5%.

● **Zestawienie** statystyczne ruchu lotniczego w największych portach lotniczych zachodniej Europy wykazało dalszy poważny wzrost. Ogółem 30 portów lotniczych zanotowało ponad 1 milion pasażerów. Do największych należały (porty o ruchu ponad 3 milionów pasażerów w 1967 r.):

Londyn-Heathrow
12,6 mln pasażerów i 221,5 tys. operacji lotniczych (startów i lądowań)
Paryż (Orly i Le Bourget)
8,7 mln pasaż. 172,8 tys. operacji
Frankfurt n/Menem
6,1 mln pasaż. 143,8 tys. operacji
Rzym
4,8 mln pasaż. 117,4 tys. operacji
Kopenhaga
4,5 mln pasaż. 108,4 tys. operacji
Berlin zachodni
3,5 mln pasaż. 71,3 tys. operacji
Amsterdam
3,3 mln pasaż. 76,5 tys. operacji
Zurych
3,1 mln pasaż. 79,6 tys. operacji

● **Kierownik** nowojorskiego biura „Aerofłotu" podał, że rozpatrywana jest możliwość przystąpienia „Aerofłotu" do IATA (Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych).

● **„Air France"** otrzymały pierwsze dwa samoloty z dziesięciu zamówionych Boeing 727-200. Jeszcze w bieżącym roku samoloty te będą obsługiwały 11 portów lotniczych Europy, Afryki i Bliskiego Wschodu.

● **W czasie** niedawno zakończonej hanowerskiej wystawy lotniczej odbyła się konferencja prasowa, na której podano dalsze plany budowy europejskiego aerobusu A-300. W planie, który jest realizowany przez przemysły lotnicze W. Brytanii, Francji i NRF, przewiduje się zmniejszenie średnicy kadłuba z 6,40 m na 5,95 m przy zachowaniu 300 miejsc pasażerskich w klasie turystycznej. Cena aerobusu A-300 ma być niższa niż amerykańskich DC-10 i Lockheed L-1011.

● **Pięćdziesiąt** sześć towarzystw lotniczych korzystających z portu lotniczego Londyn-Heathrow zmuszone było przyjąć podwyższone opłaty z tytułu korzystania z tego lotniska.

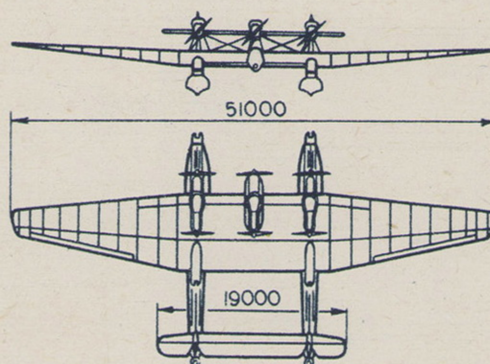
SAMOLOTY KRAJU RAD

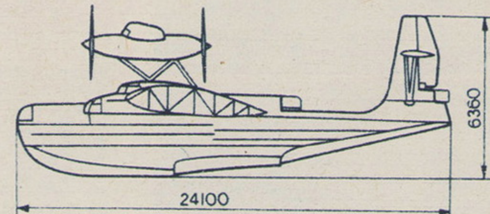
MK-1 (ANT-22)

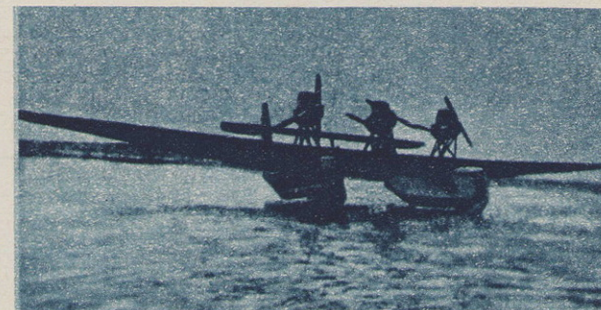
JEDNYM z samolotów, specjalnie budowanych dla celów obrony wybrzeży morskich ZSRR, był MK-1, konstrukcji zespołu kierowanego przez A. N. Tupolewa. Pierwsze loty MK-1 odbył w roku 1934. MK-1 był to dwułodziowy, jednopłatowy wodnosamolot, który dzięki szerokiemu rozstawowi łodzi i ich silnie rozbudowanej części dziobowej wyróżniał się bardzo dobrymi właściwościami w pływaniu i manewrowaniu na morzu.

Skrzydła MK-1 były bardzo podobne do skrzydeł samolotu TB-3, miały jednak nieco większą powierzchnię. Na skrzydłach znajdowało się, na trzech wspornikach, sześć silników M-34R w układzie tandem. MK-1 rozwijał prędkość 233 km/h i osiągał pułap 3 500 m. Uzbrojenie składało się z 6 karabinów maszynowych i 2 działek. Samolot mógł wodować na otwartym morzu nawet przy fali 1—1,5 metra i wietrze 8—12 m/s.

W grudniu 1936 r. załoga pod dowództwem T. W. Riabienki ustanowiła na MK-1 (ANT-22) międzynarodowy rekord udźwigu — 10 ton na wysokość 1 942 m.

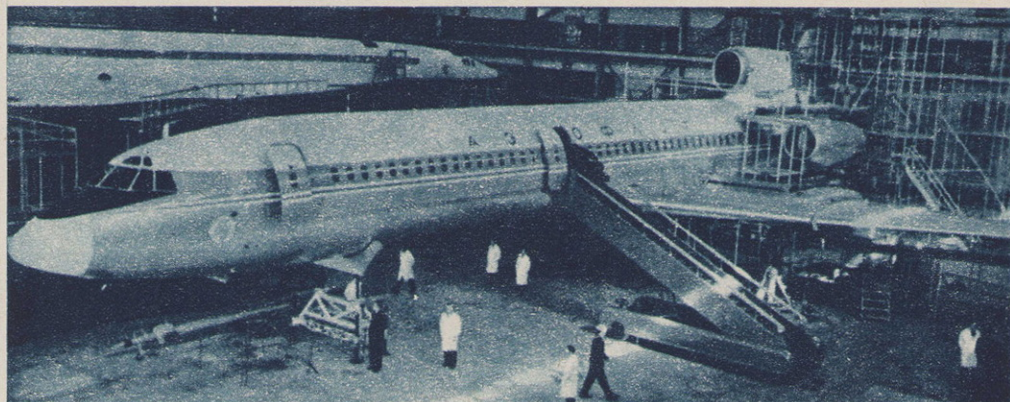




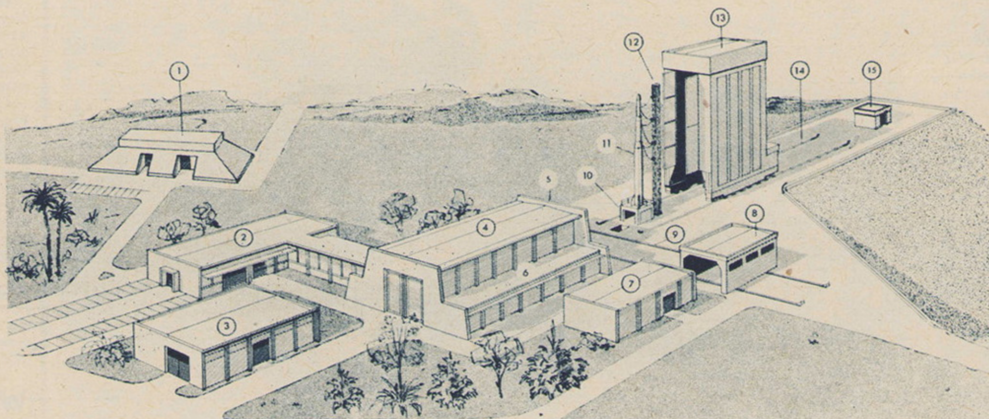


TU — 144 JUŻ W HANGARZE

Sensacją w świecie techniki lotniczej stało się zdjęcie Agencji TASS, które publikujemy niżej. Przedstawia ono nowy samolot Tupolewa Tu-154 przeznaczony dla „Aerofłotu" oraz — na drugim planie — naddźwiękowy samolot Tu-144. Według opinii specjalistów, Tu-144 wykona pierwszy lot nie później niż francusko-brytyjski „Concorde".



KOSMODROM GUJANA



Tak będzie wyglądał w przyszłości jeden z zespołów startowych we francuskim ośrodku kosmicznym w Gujanie. Zespół ten przeznaczono dla pojazdu rakietowego typu „Diamant". Oto oznaczenia: 1 — centrala umieszczona w odległości 120 m od wyrzutni, 2 — biura i składy, 3 — warsztat, 4 — hala montażowa, 5 — osłona wytrzymująca ciśnienie 5 Ton/m² o grubości 0,5 m, 6 — wyposażenie — elektryczne maszyny liczące, 7 — podzespół paliwowy, 8 — osłona ruchoma dla pierwszego stopnia pojazdu, 9 — szyny długości 50 m, 10 — stół startowy, 11 — pojazd „Diamant-B", 12 — wieża przewodowa, 13 — ruchoma wieża montażowa o wysokości 34,2 m i szerokości 10,30 m, prędkości przesuwu 5 m/min i ciężarze 350 Ton, 14 — szyny, 15 — osłona pirotechniczna.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

W połowie maja NASA przeprowadziła start nowego satelity meteorologicznego typu „Nimbus-3".

✶

W Brazylii prowadzone są prace nad projektem satelity stacjonarnego, który mógłby być wykorzystany praktycznie w latach 1970—1972. W związku z projektem wymienia się rakietę nośną typu „Scout", a jako miejsce startu Gujanę francuską.

✶

Trójstronne porozumienie: NRF, USA i India przewiduje wykorzystanie ośrodka rakietowego w Thumba (India) dla doświadczeń prowadzonych przez Niemcy zachodnie z czterema rakietami sondażowymi typu „Nike-Apache".

✶

NASA zakończyła próby z prototypem małej sondy marsjańskiej. Sonda o masie 29 kg i średnicy 56 cm ma kształt opony skutera. Lądowanie na Marsie odbywać się ma przy użyciu spadochronu o średnicy 6 m. Model sondy obok.

✶

Iran zamierza zakupić brytyjskie pociski rakietowe ziemia-powietrze typu „Thunderbird".

✶

Dnia 25 kwietnia w Poitiers (Francja) otwarto jeden z największych w Europie zachodniej, naddźwiękowy tunel aerodynamiczny. Maksymalna średnica 0,63 m. W tunelu mogą być badane różne obiekty, w tym statki kosmiczne do prędkości Ma-8,15.

✶

Uczeni francuscy opracowali i wypróbowali nową metodę wykrywania sztucznych satelitów Ziemi. Przy zastosowaniu lasera uzyskano fotografię satelity z odległości tysiąca kilometrów.

✶

30 maja umieszczono na orbicie Ziemi kolejnego sztucznego satelitę z serii „Kosmos". Nosi on już numer 222. 1 czerwca natomiast wyrzucono „Kosmos-223".

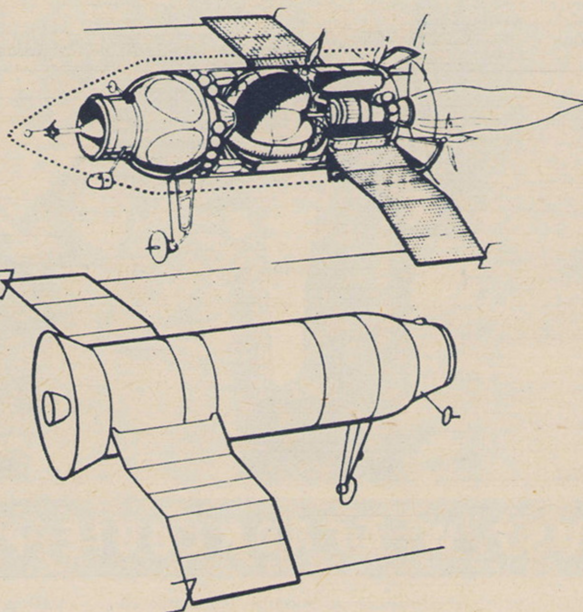
★

Narodowe stowarzyszenie klubów naukowych, istniejące we Francji, przeprowadziło w kwietniu szereg startów rakiet sondażowych i balonów. W akcji tej uczestniczyło 250 uczniów i studentów. Wyrzucono osiem rakiet i wypuszczono dwa balony, poznając przy okazji tajniki pomiarów meteorologicznych. Imprezie młodych naukowców patronowało CNES (Narodowe Centrum Badań Kosmicznych).

★

Ostatnio opublikowano w Japonii szczegóły bardzo ambitnego planu badań kosmicznych. Do roku 1975 naukowcy japońscy przewidują wyrzucenie 25 sztucznych satelitów, w tym obiektów zarówno badawczych, jak przeznaczonych dla celów telekomunikacji i geodezji. Przygotowane są odpowiednie pojazdy rakietowe, z których jeden oznaczony symbolem „N" ma mieć długość 28,5 m, ciąg silników 450 T i udźwig 150 kG. (1)

NAPĘD „KOSMOSÓW"



Automatyczne orbitalne spotkanie sztucznych satelitów radzieckich typu „Kosmos", powtórzone dwukrotnie, w dalszym ciągu jest głównym tematem zagranicznych czasopism fachowych. Oto, jak francuscy technicy wyobrażają sobie konstrukcję satelity typu „Kosmos". Rysunki częściowo w przekroju uwidaczniają poszczególne podzespoły — w tym napędowe i odzyskiwane na Ziemi.

SERIA REKORDÓW SPADOCHRONOWYCH ZSRR

SPADOCHRONIARZE Związku Radzieckiego w kwietniu br. osiągnęli szereg wspaniałych wyczynów, lepszych od oficjalnych rekordów międzynarodowych. Wyczyny te zostały przedłożone FAI do zatwierdzenia. A oto rekordowe wyniki w tabelarycznym układzie.

Data	Klasa	Grupa	Wysokość	Wynik
12.4.1968	G-II.c	7 Męski	600 m	0,14 m
12.4.1968	G-II.c	9 Męski	1 500 m	0,31 m
21.4.1968	G-II.c	5 Męski	600 m	0,00 m
21.4.1968	G-II.c	9 Męski	600 m	0,03 m
21.4.1968	G-II.d	5 Męski	600 m	0,00 m
21.4.1968	G-II.d	5 Męski	1 500 m	0,00 m
23.4.1968	G-II.c	9 Męski	1 500 m	0,22 m
23.4.1968	G-II.d	9 Męski	1 500 m	0,01 m
23.4.1968	G-II.d	5 Męski	2 000 m	0,11 m
24.4.1968	G-II.d	9 Męski	600 m	0,32 m
24.4.1968	R-II.d	9 Męski	1 000 m	0,04 m
24.4.1968	G-II.c	9 Męski	2 000 m	0,07 m
9.4.1968	G-II.c	5 Kobiecy	1 000 m	0,29 m
21.4.1968	G-II.c	9 Kobiecy	1 000 m	0,41 m
21.4.1968	G-II.d	9 Kobiecy	1 000 m	0,76 m
21.4.1968	G-II.c	9 Kobiecy	600 m	1,08 m
23.4.1968	G-II.c	9 Kobiecy	1 500 m	0,61 m
24.4.1968	G-II.d	9 Kobiecy	600 m	1,29 m
24.4.1968	G-II.d	9 Kobiecy	1 500 m	0,92 m

RÓŻNE

● **W Turynie** (Włochy) odbył się, w dniach od 4 do 13 czerwca br., trzeci z kolei międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny. Organizatorem imprezy był zarząd główny stowarzyszenia włoskiego przemysłu. Salon turyński nie miał takiego charakteru jak salony — wystawy organizowane w Paryżu, Hannowerze czy Farnborough. Główną uwagę położono tu, oprócz lotnictwa i astronautyki, również na problemy transportu powietrznego (sprawy połączeń tzw ekspressowych), meteorologii, zabezpieczenia lotów, pomocy lotnictwa w pracach geologicznych i wyposażenia lotniskowego. Organizatorzy imprezy postawili sobie jako główne zadanie zainteresowanie Salonem państw dalekowschodnich, południowych, śródziemnomorskich i afrykańskich, ze szczególnym uwzględnieniem krajów, które niedawno usamodzielniły się. Obok Włoch, Wielkiej Brytanii, Francji i USA — na Salonie prezentował również swe eksponaty Związek Radziecki oraz Zjednoczona Republika Arabska.

● **Wbrew** ponawianym ostrzeżeniom organów państwowych NRD, samolot zachodnioniemiecki naruszył niedawno obszar powietrzny NRD w okręgu Erfurt. Pilot samolotu K. Schaefer i jego nieletni syn startowali z lotniska Hartenholm koło Hamburga. Badania organów państwowych NRD wykazały, że samolot od startu aż do momentu lądowania prowadził za zgodą ojca syn pilota, nie posiadający uprawnień lotniczych, co stanowi poważne naruszenie przepisów o cywilnej komunikacji lotniczej.

SŁAWNI LOTNICY

Kilka wspaniałych wyczynów, z których jeden zasługuje na specjalne uznanie, dokonał na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych skoczek doświadczalny z ośrodka badań naukowych nad problemami życia organizmu ludzkiego na dużych wysokościach — Joe Kittinger, 31-letni kapitan lotnictwa USA.

Pierwszego rekordowego skoku — po długich i uciążliwych przygotowaniach — dokonał Joe Kittinger dnia 16 listopada 1959 roku. Był to skok z wysokości 23 286 m. Na tę wysokość wzniósł się on balonem „Excelsior" nad pustynią w stanie Nowy Meksyk, w pobliżu poligonu rakietowego White Sand. Kittinger miał na sobie potrójną bieliznę i kombinezon ciśnieniowy. Ponadto przez cały czas był ogrzewany, szczególnie twarz, ręce i nogi. Ciężar jego ekwipunku wynosił około 70 kG.

Skoczek zaopatrzony został w stabilizator spadania, czyli w mały spadochron stabilizujący, który miał



J. W. Kittinger

zabezpieczyć go przed niebezpiecznymi obrotami dookoła własnej osi, ściślej mówiąc przed szybkim korkociągiem. W wyniku wielu skomplikowanych doświadczeń ustalono, że spadający z dużej wysokości człowiek i nie mający takiego stabilizatora wiruje z prędkością ponad 300 obrotów na minutę, z tym że przy 160 obrotach traci przytomność, a przy 200 obrotach umiera. Spadochron główny Kittingera miał otworzyć się samoczynnie na wysokości 3 600 metrów, zaś stabilizator spadania (również samoczynnie) po 9 sekundach od chwili skoku. Skoczek opuścił jednak gondolę kilka sekund za wcześnie i dlatego też nie otworzył się całkowicie stabilizator spadania. Mimo to skoczek nie stracił przytomności, chociaż zakręciło mu się w głowie. W pierwszej fazie skoku Kittinger osiągnął niebywałą prędkość spadania, wynoszącą około 200 metrów na sekundę. Spadochron główny otworzył się samoczynnie na wysokości 3 048 metrów od ziemi. Skoczek lądował cały i zdrowy.

Następne skoki Kittinger wykonał 11 grudnia 1959 roku z wysokości 22 860 metrów, przy czym otworzył spadochron na wysokości 5 200 metrów. Natomiast 1 marca 1960 roku wyskoczył z wysokości 25 000 metrów. Wreszcie 16 sierpnia 1960 roku dokonał on niezwykłego wyczynu (do tej pory nie pobitego) — skoku z wysokości 31 330 metrów. Od chwili skoku do lądowania upłynęło blisko 14 minut. Wszystkie skoki Joe Kittingera umożliwiły zebranie cennego materiału dla ośrodka medycyny kosmicznej.

(m)

KATOWICE 11 – 12 maja

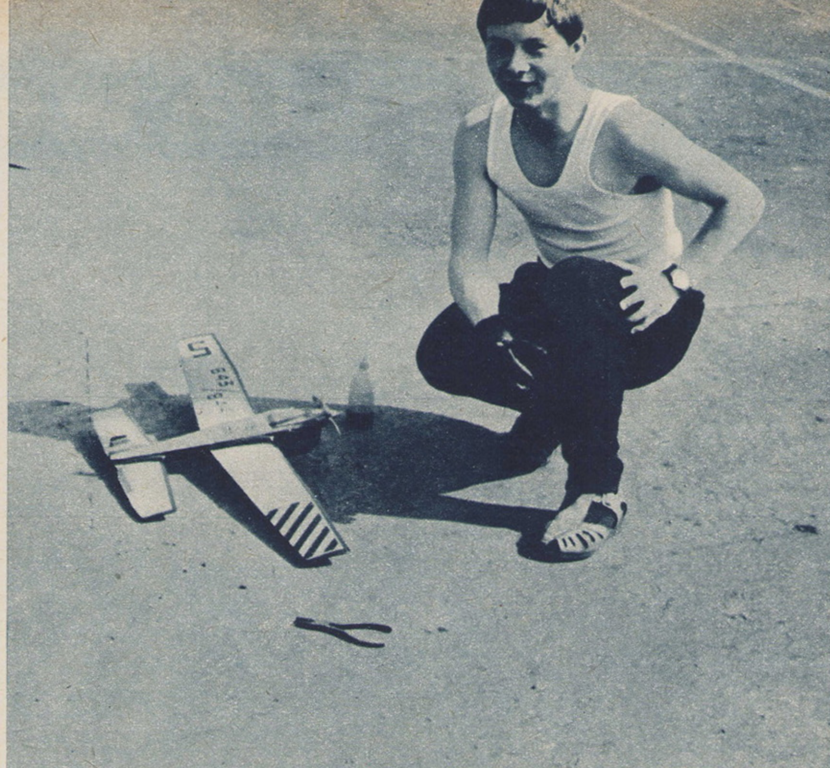
W dniach 11 i 12 maja odbyły się w Katowicach Ogólnopolskie Zawody Modeli na Uwięzi, zorganizowane przez Pałac Młodzieży im. B. Bieruta. W zawodach startowali zarówno juniorzy do lat 18, jak i seniorzy, przy czym ci ostatni wyłącznie w kategorii modeli redukcyjnych jedno – oraz wielosilnikowych. Pierwszą startującą kategorią były modele szybkie juniorów. Startowały tutaj zarówno modele bardzo proste ze stałym podwoziem, jak i modele naprawdę wyczynowe — jednolinkowe, z odrzucanym wózkiem startowym. Silniki wyłącznie samozapłonowe, dość zróżnicowane.

Pierwsze miejsce zajął Włodzimierz Zawert z Technikum Górniczego w Dąbrowie, wynikiem 150 km/h, drugie również uczeń tej szkoły, Zbigniew Mucha — 126,760 km/h, a trzecie — najmłodszy uczestnik zawodów — dwunastoletni Wiesław Tomaszewski z PM — Katowice, wynikiem 126,316 km/h. W kategorii modeli wyścigowych — poziom opanowania regulacji silnika oraz pilotażu był słabszy niż w modelach szybkich. Pierwsze miejsce zajął zespół Piotr Pohl — pilot i Andrzej Schneider — mechanik z Aeroklubu Katowice, w czasie finałowym (20 km) 14 minut 04 s. Drugim zespołem byli: Mieczysław Prószyński i Jan Wolf z Pałacu Młodzieży — Warszawa.

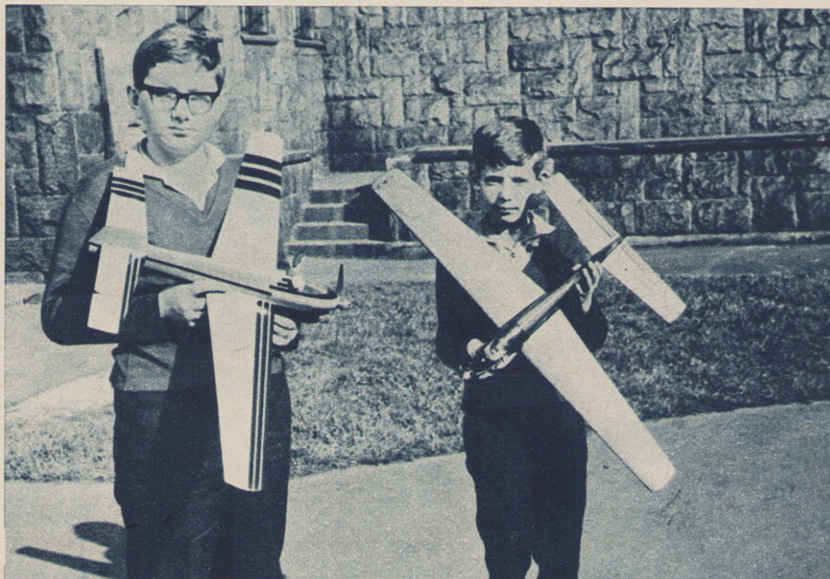
Modele redukcyjne juniorów były bardzo słabo reprezentowane i przedstawiały niski poziom wykonawstwa. Zwycięzył tutaj Zbigniew Nowakowski z modelem — C-104 z PM — Warszawa, przed Mariuszem Mazurkiem z MDK — Częstochowa z modelem AN-2. W grupie seniorów w modelach jednosilnikowych pierwsze miejsce zajął Jan Tomaszewski modelem „Piper-Super Cub", a za nim uplasowali się Jan Kaźmierczak i Stanisław Sokół, reprezentanci Pałacu Młodzieży — Katowice.

Kaźmierczak startował z modelem „Brigadyra", a Sokół z „Akrobatem" (Zlin). Modele wielosilnikowe startowały w osobnej kategorii, co wydaje się słuszne w odróżnieniu od innych zawodów, gdzie modele takie są klasyfikowane razem z jednosilnikowymi. Równą ilość punktów za dwa pierwsze miejsca przyznała komisja sędziowska (pod przewodnictwem inż. Ziai) Tomaszewskiemu — model „Aero 45" i Grobelakowi z MDK — Częstochowa — model „Łoś". Oceniając ogólnie zawody trzeba stwierdzić, że impreza była udana, na pewno zostawiła w pamięci uczestników miłe wspomnienia i dała im wiele nowych doświadczeń i spostrzeżeń. Należy więc podziękować Dyrekcji Pałacu za zawody i prosić o organizację następnych w 1969 roku.

JAN TOMASZEWSKI



Powyżej: Andrzej Schneider z Kielc — mechanik zwycięskiego zespołu. U dołu: Dwa modele wyścigowe zespołu Tomaszewski — Kozłowski (I miejsce w ostatnich eliminacjach). Foto: J. Tomaszewski



Co, gdzie, kiedy w małym lotnictwie

JAK się dowiadujemy z Wydziału Kół Lotniczych i Modelarstwa APRL, Koło Modelarstwa Rakietowego Powiatowego Domu Kultury w Kwidzyniu podjęło uchwałę o przyjęciu imienia Pierwszego Kosmonauty Świata Jurija Gagarina.

W przesłanym liście do APRL między innymi czytamy: „Koło nasze uroczyście zobowiązuje się godnie nosić i reprezentować imię Jurija Gagarina wśród modelarzy rakietników i całego społeczeństwa".

Cieszy nas bardzo fakt, że imię Gagarina tak głęboko zapadło w serca naszej młodzieży, zainteresowanej najnowszą dziedziną modelarstwa — rakietnictwem. Sądzimy także, że spełniony zostanie i drugi postulat rakietników z Kwidzynia, a mianowicie objęcie patronatu nad ich kołem przez Zarząd Główny Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Gratulujemy i życzymy wszystkim modelarzom rakietowym Koła im. Jurija Gagarina w Kwidzyniu i ich instruktorowi, panu Florianowi Synakiewiczowi, dalszych sukcesów.

*

W dniu 19 kwietnia odbyło się w Gdańsku posiedzenie Prezydium Komisji Modelarstwa APRL. W posiedzeniu udział wzięli: Przewodniczący Komisji prof. Zygmunt Fraszczuk oraz kol. kol. Z. Szajewski, E. Osiński, Z. Pakielewicz i H. Skrzypczyk.

W pierwszym punkcie posiedzenia Komisja rozpatrzyła sprawy zaproszeń na imprezy międzynarodowe do NRD i Czechosłowacji.

Następnie Prezydium rozpatrywało sprawę udziału naszej reprezentacji i jej przygotowań do Mistrzostw Świata Modeli na Uwięzi, które rozegrane zostaną w Finlandii w dniu 29.VII — 1.VIII. br. w Helsinkach. Ustalono, że kadra powołana zostanie w wyniku imprez majowych. Następnym etapem będzie obóz eliminacyjny, który przeprowadzony zostanie w czerwcu. Ostateczny szlif nasza reprezentacja otrzyma na drugim obozie, przeprowadzonym w lipcu. Zgodnie z planem, w Mistrzostwach Świata weźmie udział reprezentacja złożona z 7 osób. O stanach osobowych w poszczególnych klasach modeli zadecydują wyniki i komisja, która zatwierdzi ostateczny skład na posiedzeniu w Rewie, przy okazji zawodów o Puchar Bałtyku.

Dalszym tematem obrad Prezydium były sprawy szkolenia modelarskiego w świetle reprezentacji i ściślejszego powiązania z kołami lotniczymi.

Ponadto Komisja wniosła poprawki do regulaminu zdobywania odznak modelarskich, uwzględniając wreszcie w tych przepisach modelarstwo rakietowe. Wprowadzono także dwa i trzy diamenty do odznak złotych.

Z. S.

*

W Muzeum Nauki i Techniki NOT w Warszawie została otwarta przez ministra łączności PRL Ogólnopolska Wystawa pod tytułem „Krótkofalowcy — społeczeństwu", zorganizowana przez Polski Związek Krótkofalowców. Na wystawie zgromadzono ok. 500 eksponatów, wśród których były modele zdalnie kierowane modelarzy Aeroklubu Warszawskiego Stanisława Matuszczaka i Janusza Wojciechowskiego oraz zdobyte przez nich dyplomy i modele krajowe i międzynarodowe. Wystawa trwała od 29 kwietnia do 31 maja br.

(w)

MAŁY JUBILEUSZ W AEROKLUBIE POMORSKIM

Po raz 10 Aeroklub Pomorski w Toruniu przeprowadził Zawody Modeli Latających w kat. A-0,5 i A-1. Spotkali się najlepsi modelarze z 9 Kół Lotniczych. Puchar przechodni — główną nagrodę w kat. A-0,5 — zdobył zespół Koła Lotniczego przy Dzielnicowym Domu Kultury w Toruniu-Podgórzu. Tym samym trofeum zmieniło po raz dziewiąty właściciela, gdyż dwa razy pierwsze miejsce zajął zespół Ośrodka Modelarstwa Lotniczego.

Sukces modelarzy z DDK jest szczególnie duży, gdy weźmiemy pod uwagę fakt stosunkowo późno rozpoczętych zajęć w tym kole (od 1966 r.). Ten młody stażem zespół pokonał 8 Kół Lotniczych w następującej kolejności:

kat. A-0,5

2. PDK Golub-Dobrzyń
3. Ośrodek Modelarstwa Lotniczego
4. Technikum Mechanizacji Rolnictwa — Gronowo
5. Szkoła Podstawowa — Wybcz
6. Szkoła Podstawowa — Czarnowo
7. PDM „Młody Las"
8. MDK — Toruń
9. PDK — Aleksandrów Kujawski

Indywidualnie

1. A. Wiśniewski PDK Golub — 192 pkt
2. P. Dałkowski DDK Toruń — 170 pkt
3. P. Bojanowski DDK Toruń — 168 pkt
4. M. Kowalski PDK Golub — 152 pkt
5. Z. Majchrzak DDK Toruń — 150 pkt
6. J. Kończykowski Ośrodek — 148 pkt

Kat. A-1 zespołowo:

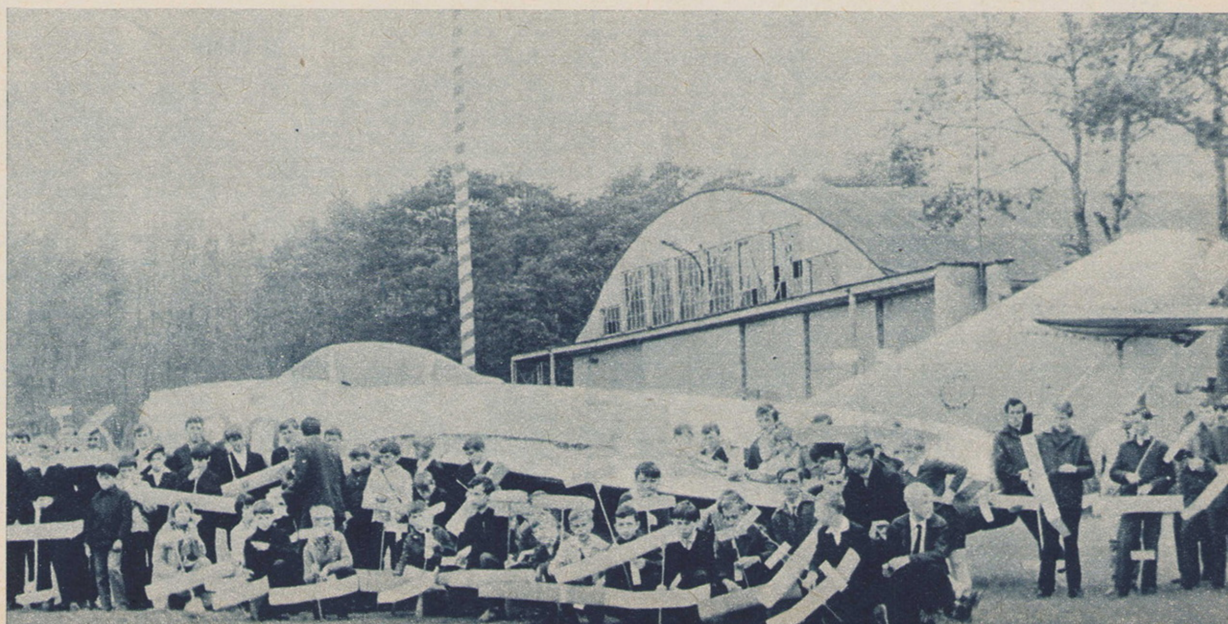
1. Ośrodek Modelarstwa Lotniczego — Toruń
2. Koło Lotnicze — Szkoła Podstawowa — Wybcz
2. Koło Lotnicze — Szkoła Podstawowa — Czarnowo

Indywidualnie:

1. Piątkowski Mirosław PDK Golub — Dobrzyń 230 pkt
2. Napierski Waldemar Szkoła Podstawowa — Wybcz 200 pkt
3. Felski Mariusz Ośrodek Model. Lotn. 179 pkt.

Najlepsi modelarze otrzymali pamiątkowe dyplomy i nagrody ufundowane przez PSS „Społem" w Toruniu. O ile w przeddzień i bezpośrednio przed zawodami padał deszcz (co odstraszyło 50 proc. Kół Lotniczych), o tyle w trakcie trwania imprezy ustaliła się piękna, bezwietrzna i beztermiczna pogoda, co w sposób zasadniczy przyczyniło się do obiektywnego odzwierciedlenia poziomu szkolenia w naszych kołach lotniczych.

Tekst i foto: RYSZARD LACHOWICZ



NAJLEPSZY JUNIOR Z LUBINA

SILNIKOWKA ta została zaprojektowana jako model dla juniorów posiadających choć 100 G balsy. Z tej ilości materiału można zbudować model, wyposażyć go w silnik 0,5—0,6 cm^3 i osiągnąć wyniki w konkursowych lotach. Nadmienić warto, że silnik, jakim dysponują konstruktorzy, pracuje na standardowym zbiorniku (1 cm^3) od 25—30 s. Robione próby z silnikiem „Bambino" wykazały, że choć bardzo kapryśny jest ten silniczek, to wyniki są bardzo dobre — praca silnika na zbiorniku standardowym od 45—50 s. Przez ten okres czasu — trzeba liczyć się z tym — model osiągnie dużą wysokość — i lot maksymalny zapewniony. „Malec" jest modelem całobalsowym, bardzo prostym do wykonania. Kadłub zbudowany z czterech deseczek balsowych 3 mm. Łoże silnika lipa + blacha duraluminiowa (0,8 mm grubości), wygięta na kształt litery „L". Łoże płatów ze sklejki wsparte trójkątnymi listwami. Zaczepy gumy skrzydła ze szprychy rowerowej 2 mm. Łoże silnika (blacha) skręcone w lewo 1°. Stateczniki kierunku wykonane są z deseczki balsowej 2 mm. Płaty całobalsowe — dźwigary pasowe 5 × 1,5 dolny i 5 × 1,8 górny, natarcie 6 × 6, spływ 3 × 15; podgięcia przyklejone do części centralnej płata „na styk" — żebra 1,5 mm cięte z bloczka. Statecznik wysokości całobalsowy, b. prosty do wykonania: dźwigary 2 × 2, spływ 3,2 × 12 i natarcie 5 × 5. Model oklejony białym papierem japońskim — kilkakrotnie cellonowany; aby model był dobrze widoczny z ziemi, na kadłubie, płatach i stateczniku wysokości naklejono paski staniolu z pudełek po papierosach. Kadłub modelu dla uodpornienia na działanie paliwa pokryty raz „chemolakiem".

Dane modelu: rozpiętość płata 680 mm, powierzchnia 6,4 dm^2, rozpiętość statecznika wysokości 310 mm, powierzchnia statecznika 2,4 dm^2, ciężar całkowity modelu 180 G.

J. KACZOREK

MODEL SILNIKOWY

„MALEC" BB

KONSTRUOWALI: MAREK i RYSZARD CYBULSCY AEROKLUB WROCŁAWSKI

RYSOWAŁ JERZY J. KACZOREK

SILNIK „DC" (Davies Charlton) 0.6 cm^3

ŚMIGŁO „TOP FLITE" 6×3 152mm × 76mm

WYNIK 647 pkt. (47", 180", 60", 180", 180")

LUBIN LEGNICKI 1968

OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY „małych form"

I MIEJSCE (grupa juniorów)

BIAŁYSTOK — 1968

12 maja na lotnisku Krywlany Aeroklub Białostocki gościł 117 zawodników z 15 aeroklubów regionalnych, biorących udział w Zawodach Modeli Latających. Impreza, stanowiąca jedną z eliminacji zawodników do Mistrzostw Polski w roku bieżącym, zgrupowała wielu czołowych naszych zawodników, w tym i część kadry narodowej. Aeroklub Białostocki, wykorzystując rangę organizowanej imprezy, połączył przebieg zawodów z uroczystym otwarciem sezonu lotnego w aeroklubie. Rzesze zgromadzonej publiczności podziwiały pokazy lotnicze i mogły oglądać wystawę fotograficzną o tematyce lotniczej Zenona Kadziewicza. Otwarcia sezonu lotnego i zawodów dokonał prezes Aeroklubu — mgr Czesław Łojko. Patronat nad imprezą objął KW ZMW — fundator pucharu w klasie F1C oraz fundatorzy pucharów — Woj. Przedsiębiorstwo PGR — w klasie F1A i Aeroklub Białostocki — w klasie F1B.

Uzyskane wyniki nie są wysokie, szczególnie jeśli się weźmie pod uwagę klasę zawodników zgłoszonych do udziału w imprezie. Poza kilkoma wyjątkami należy stwierdzić, że poziom wyników był bardzo niski. Niewątpliwie na ten stan wpłynęły nie najlepsze warunki atmosferyczne, szczególnie w pierwszej turze lotów. Bardzo silny wiatr, w porywach dochodzący do 8 m/s, dokonał prawdziwego pogromu wśród modeli. Niemniej jednak zawodnicy dobrze przygotowani potrafili uporać się z kaprysami pogody, podczas gdy średnio 35% startujących w każdej z klas wyjechało z wynikami zerowymi.

Analiza wyników nasuwa uwagę, że należałoby zrewidować sposób kwalifikowania zawodników na tego rodzaju imprezy. Słabe przygotowanie niektórych zawodników nie tylko sprawia kłopot organizatorowi imprezy, lecz jednocześnie naraża na niepotrzebne koszty. Analizując z drugiej strony politykę klubów dotyczącą zdobywania punktów do klasyfikacji sportowej i ogólnej, nie należy się w zasadzie dziwić, że wysyła się zawodników nie zawsze w pełni przygotowanych. A nuż coś zrobią. No tak, jednak na takie coś mogą sobie pozwolić kluby zasobniejsze w fundusze, ale to już inna historia. Zresztą jak było, tak było, a najwięcej było widzów, chyba z kilka tysięcy. A to się liczy w popularyzacji lotnictwa małego i dużego.

Lesław Pawłowski

W tym roku, zgodnie z nowym kodeksem sportowym modelarstwa lotniczego, uchwalonym w ubiegłym roku przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI, startujący zawodnik musiał wykonać 7 lotów oficjalnych. Poprzedni kodeks przewidywał tylko 5 lotów. Wielu zawodników nie wykonało swoich obowiązujących lotów z powodu złych warunków atmosferycznych. Nie udało się także takim zawodnikom jak Zygfryd Sulisz i Kazimierz Łapiński.

Na lotnisku był uruchomiony punkt sprzedaży książek o tematyce lotniczej, zorganizowano wystawę fotografiki obrazującej dorobek sportu lotniczego Aeroklubu Białostockiego, nie zapomniano również o dobrym zaopatrzeniu w artykuły konsumpcyjne.

Wśród blasków imprezy znalazły się i cienie, a były nimi niedopatrzenia organizacyjne takie jak: złe miejsce startu i brak stanowisk pracy dla komisarzy i sekretariatu zawodów.

Mimo tych drobnych niedociągnięć impreza była przyjemną i ciekawą rozrywką dla zawodników i widzów.

Wręczenie nagród i dyplomów najlepszym zawodnikom zakończyło zawody małego lotnictwa na lotnisku Aeroklubu Białostockiego.

A oto wyniki najlepszych **modeli szybowców:** 1. Ryszard Siuda (Aeroklub Rzeszowski) — 743 pkt; 2. Władysław Starobrat (Aeroklub Robotniczy w Świdniku) — 644 pkt; 3. Roman Gołubowski (Aeroklub Białostocki) — 568 pkt.

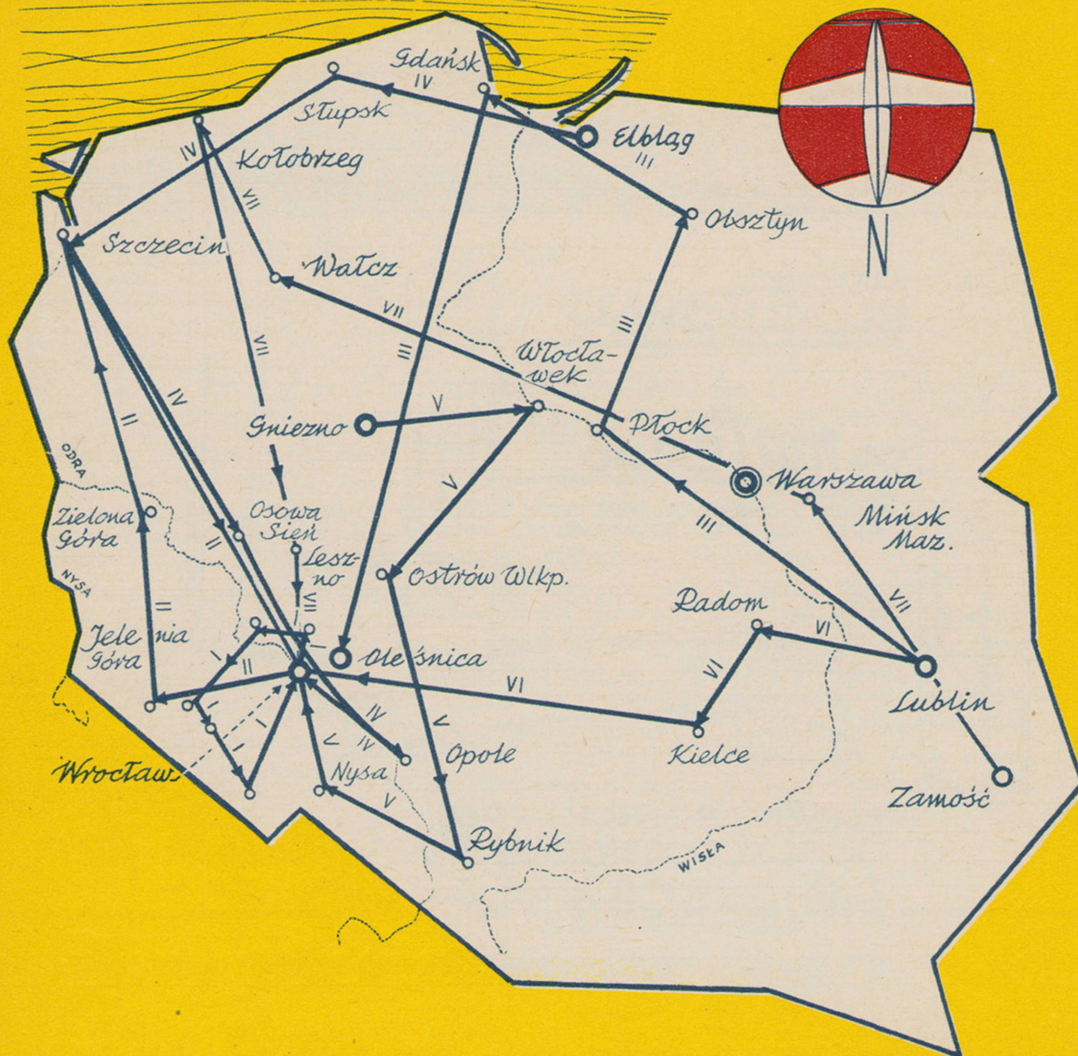
W kategorii modeli o napędzie gumowym: 1. Kazimierz Łapiński (Aeroklub Białostocki) — 1 024 pkt; 2. Wiesław Dzik (Aeroklub Warszawski) — 816 pkt; 3. Eugeniusz Wencław (Aeroklub Gdański) — 750 pkt.

W kategorii modeli o napędzie silnikowym: 1. Jerzy Krzemiński (Aeroklub Olsztyński) — 874 pkt; 2. Zygfryd Sulisz (Aeroklub Warszawski) — 772 pkt; 3. Arkadiusz Zasadowski (Aeroklub Olsztyński) — 537 pkt.

B. K.

Z lewej: Józef Lenard z Aeroklubu Gdańskiego. Z prawej: Piękny start modelu szybowca.
Foto: Zenon Kadziewicz







CHLUBNE TRADYCJE

SAMOLOTOWY TOUR DE POLOGNE

CÓŻ to za impreza? — Pytanie to skwitujmy nieskromną trochę, ale przecież napawającą nas uzasadnioną dumą, odpowiedzią: Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów jest jedyną tego typu imprezą samolotową na świecie. Nawiązuje do najpiękniejszych tradycji lotniczych, mierzonych ogromną popularnością i zainteresowaniem wśród szerokich kręgów społeczeństwa; jest imprezą, która nie tylko kultywuje lotnictwo, ale również niesie z sobą wiele innych, społecznie użytecznych treści.

Rajd jest samolotową imprezą o wysokim współczynniku trudności konkurencji lotniczych. Kilkuetapowa trasa, o średniej długości około 1 500 km, najeżona jest licznymi próbami sportowymi. Ocenie podlegają takie elementy jak: regularność przelotu z tolerancją 1 min. na trasie i 30 s na mecie, odnajdywanie wyłożonych na trasie znaków i identyfikowanie obiektów w terenie na podstawie zdjęć. W początkach Rajdu praktykowano ponadto zaniechane obecnie zrzucanie meldunków na celność. Konkurencje przewidują lot po trasach: prostej, łamanej, po łuku oraz według kursów drogi geograficznych, stosowanych po odnalezieniu obiektu na trasie. Konkurencję kończy próba celności lądowania w prostokątach, na ogół o wymiarach 15 m długości i 20 m szerokości. Jeśli się doda, że trasa wiedzie za każdym razem przez znaczny obszar Polski, a Rajd zawiera w sobie olbrzymie możliwości poznawcze, nie zdziwi fakt, że co roku startuje w nim wielu najlepszych pilotów samolotowych z całego kraju. Podkreślają oni też przy każdej okazji wysoką rangę tej imprezy. Mówi jeden z najlepszych polskich pilotów, wielokrotny samolotowy mistrz kraju i zwycięzca Rajdu **Zdzisław Dudzik:**

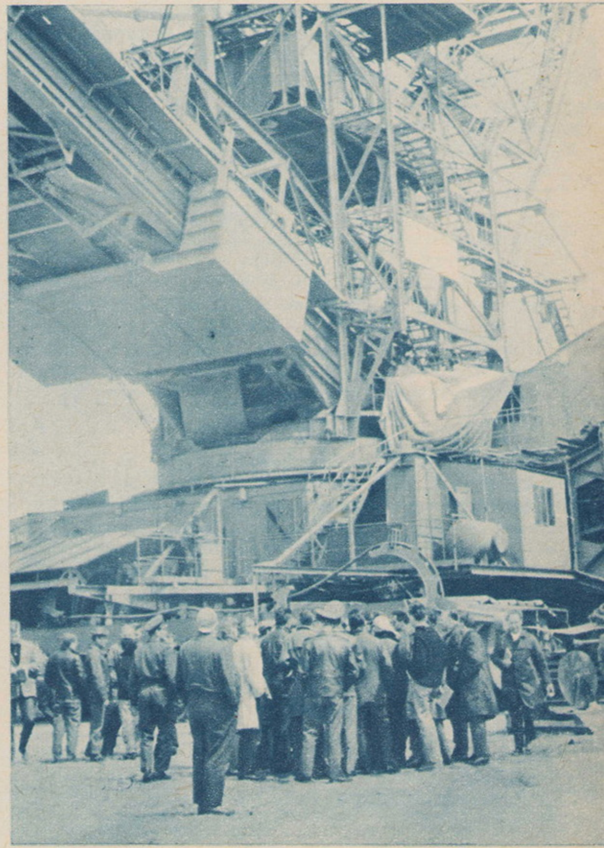
„Rajd, w przeciwieństwie do mistrzostw Polski czy innych zawodów samolotowych, które rozgrywane są obecnie wokół jednej miejscowości, jest imprezą, która każdorazowo przebiega przez znaczną część kraju. Jeśli się doda, że uczestnicy Rajdu są wyjątkowo serdecznie przyjmowani przez społeczeństwo, będziemy mieli obraz nieprzeciętnej imprezy turystyczno-krajoznawczej, podczas której można wiele zobaczyć i nauczyć się. Podkreślić przy tym trzeba wysoki poziom sportowy i niepowtarzalną, serdeczną atmosferę, jaka towarzyszy Rajdowi".

A oto kilka krótkich opinii innych pilotów, uczestników Rajdu: **Krzysztof Siciński:** „Rajd przynosi wiele korzyści pilotom oraz propagandzie lotnictwa i terenów przez które przebiega". **Bohdan Sinica:** „Rajd jest trudny i równa się nioficjalnym mistrzostwom Polski". **Antoni Milkiewicz:** „Rajd jest najpiękniejszą imprezą samolotową w Polsce, a być może i na świecie".

Tym, co głównie wyodrębnia Rajd spośród innych imprez i zawodów samolotowych, jest udział dziennikarza w charakterze drugiego obok pilota członka załogi. W czasie konkurencji lotniczych rola dziennikarza ogranicza się do pomocy pilotowi w sprawnym przebiegu konkurencji. Dodać trzeba, że pomoc ta nierzadko posuwa się nawet do samodzielnego prowadzenia samolotu w powietrzu. Zasadnicze jednak zadanie dziennikarzy rozpoczyna się po zakończeniu części pilotażowej Rajdu, kiedy to piszą oni prace konkursowe (głównie reportaże) na temat związany z rajdem, a więc i lotnictwem, ziemiami przez które przebiega ta impreza oraz doroczny, przewodnim hasłem ideowym, takim jak np. Tysiąclecie Państwa Polskiego i inne.

O zwycięstwie w Rajdzie decyduje łączna nota — za konkurencje pilotażowe i konkurs dziennikarski. Poza elementami sportowo-lotniczymi i pisaniem konkursowych reportaży Rajd zawiera w sobie przeogromną ilość wartości poznawczych. Jego uczestnicy mają bowiem możliwość zwiedzania wielkich budów i licznych zakładów pracy; zapoznania się z zabytkami kultury i pamięci narodowej oraz historią ziem, przez które przebiega Rajd; spotkań z przedstawicielami miejscowych władz, uczestnikami walk wyzwoleńczych, robotnikami, chłopami, wojskiem, młodzieżą. Piloci i dziennikarze Rajdu uczestniczą też w wielu imprezach towarzyszących, jak koncerty, występy artystyczne, popisy różnego rodzaju itp. Niejednokrotnie sami uświetniają miejscowe uroczystości i imprezy programem lotniczym.

Pomysł organizowania rajdu powstał wśród działaczy lotniczych Wrocławia. Celem I Zlotu Gwiaździstego Dziennikarzy i Pilotów z 1962 r, bo taką nazwę miał na początku Rajd, zorganizowanego przez Aeroklub Wrocławski, Rozgłośnię Polskiego Radia Wrocław i Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich, była popularyzacja osiągnięć gospodarczych, kulturalnych i sportowych Dolnego Śląska. Z czasem Rajd objął swym zasięgiem całe Ziemie Zachodnie, a obecnie odwiedza niemal całą Polskę, choć kończy się zawsze w stolicy Dolnego Śląska — Wrocławiu. W międzyczasie zwiększyła się ilość organizatorów Rajdu, wśród których znajduje się obecnie m. in. Aeroklub PRL, Klub Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, a także „Skrzydlata Polska", która jest



GOSPODARKA NARODOWA

ZDJĘCIA: B. KOSZEWSKI, H. KUCHARSKI, ZB. RAMOTOWSKI

ściśle związana z tą imprezą od samego jej początku. Przedstawiciele naszej redakcji czynnie uczestniczą w Rajdzie jako zawodnicy oraz członkowie komisji sędziowskiej i jury dziennikarskiego. Redakcja nasza funduje też nagrody dla uczestników imprezy.

W kolejnych siedmiu rozegranych dotąd Rajdach uczestniczyły następujące ilości załóg, w składzie pilot i dziennikarz: 21, 26, 29, 35, 41, 40, i 33. Trasy poszczególnych Rajdów ilustruje zamieszczona obok mapka. **W imprezie uczestniczyło dotąd ponad 100 pilotów i tyluż dziennikarzy, reprezentujących ponad 80 redakcji dzienników i periodyków oraz radia i telewizji z kraju oraz Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Węgier i Jugosławii. Plonem Rajdu jest ok. 500 reportaży konkursowych oraz kilkakrotnie więcej artykułów i audycji opublikowanych na podstawie materiałów zebranych podczas trwania tej imprezy. W Rajdzie brali udział m. in. przedstawiciele takich organów jak: „Trybuna Ludu", „Sztandar Młodych", „Żołnierz Wolności", „Kultura", „Życie Warszawy", „Kurier Polski", „Express Wieczorny", „Żołnierz Polski", „Skrzydlata Polska", „Na przełaj", „Świat Młodych", „Drużyna", „Dookoła Świata", „Przyjaciółka", „Przekrój", „Sportowiec", „Horyzonty Techniki", PR Warszawa oraz większość organów i rozgłośni wojewódzkich.**

Rajd cieszy się szerokim poparciem najwyższych władz partyjnych i państwowych. Wyrazem tego jest daleko idąca pomoc przy organizowaniu tej wielkiej, majowej imprezy. W Komitecie Honorowym Rajdu spotkać można nazwiska przedstawicieli najwyższych władz na czele z **wicepremierem Zenonem Nowakiem**, który od 1964 r. jest protektorem imprezy i który niejednokrotnie mówiąc o Rajdzie podkreślał główny jego cel — **popularyzację różnorodnych tematycznie i istotnych dla naszego życia zagadnień.**



FOLKLOR

O Rajdzie mówił też dowódca Wojsk Lotniczych **gen. dyw. pil. Jan Raczkowski: „Cieszy nas fakt, że sam Rajd, który spełnia poważne funkcje polityczno-propagandowe, urasta do imprezy wciąż poważniejszej, że uczestniczą w nim wciąż lepsze pióra i najlepsi piloci".**

Trzeba by doprawdy bardzo grubej książki, żeby spisać wszystkie opinie o Rajdzie. Najwięcej oczywiście mówią i piszą dziennikarze — uczestnicy tego podniebnego Tour de Pologne. **„Impreza ta, co wynika każdorazowo z założeń ideowych Rajdu, ma charakter wybitnie polityczno-propagandowy"** — pisze w **„Trybunie Ludu" Andrzej Lewandowski.**

Czas Rajdu jest nieprzerwanym ciągiem spotkań, konferencji prasowych, zwiedzania. Równie potężnej porcji wiedzy i obserwacji nie daje żadna z krajowych imprez. Bez względu na ostateczne wyniki punktowe załóg — Rajd jest zwycięstwem każdego uczestnika, organizatorów i, co godne szczególnego podkreślenia, rajdowej idei. Dla pilotów stał się on doskonałą okazją do sportowej konfrontacji swych umiejętności, dla dziennikarzy — kopalnią tematów, które owocują długo w prasie, radio i telewizji, dla społeczeństwa — wielką, radosną i niecodzienną imprezą. Dla wszystkich — potężną i bezcenną porcją wartości poznawczych.

Rajd jako impreza nowatorska zyskał więc sobie u nas pełne prawo obywatelstwa i zrósł się na stałe z ruchem lotniczo-sportowym. Należy spodziewać się, że będzie on się dalej rozwijał, popularyzując lotnictwo i dorobek naszego kraju. Nie ulega wątpliwości, że samolotowy Tour de Pologne ma przed sobą również perspektywy międzynarodowe.

HENRYK KUCHARSKI

SAMOLOTY RAJDU











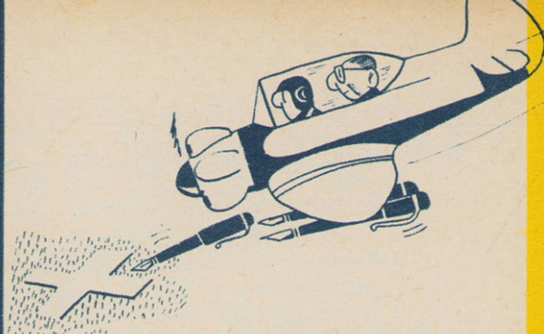








Od góry: CSS-13, Jak-12, Jak-18, Zlin-26, PZL-101 „Gawron", „Junak-3", TS-8 „Bies", PZL-104 „Wilga", śmigłowiec SM-2. Ponadto w rajdzie uczestniczyły samoloty: „Junak-2", Jak-18A i Zlin-326.



RAJDOWE OKRUCHY

Maj, rok 1964. Lecimy do Olsztyna. Wzrok wbity w fotografie. Nie do wiary: na jednej z nich — wiejski ustęp. W szczerym polu. I my „to" mamy znaleźć!

Upał, w kabinie duszno. Przyciasne pantofle, kupione dwa dni temu, pieką nie do wytrzymania. Co robić? Męska decyzja: zdejmuję drańskie „Chełmki". Pal licho, ściągam i skarpetki. Jaka ulga! Dużym palcem prawej nogi wybijam takt upojnego tanga, którego tony płyną do mnie ze słuchawek hełmofonu. Skwar coraz większy. Chętnie bym zdjął jeszcze coś z siebie. Ale co? Spróbuję koszulę...

Krótki trzask w eterze. Nie ma już tanga. Zczezło jakby je nożem urżnął. Słychać za to krzyk pilota:

Jest!

Samolot wali się ostro w lewy skręt. Ziemia tańczy jak baletnica. Pilot woła:

— Prowadź maszynę!

Łapię za drążek. Lewa bosa stopa ciśnie śliską gładź pedału. Wzrok biegnie do strzałki wysokościomierza. Nisko! Mogę się zwalić. Ponad tona żelastwa, brr, ale byłby huk.

— Dość. Starczy — krzyczy Zdzich. — To ten „przybytek". Już zanotowałem. Wioska nazywa się Kuklin. Oddaj drążek.

Zaczynam wyplątywać się z koszuli. Jest cała mokra.

★

Znów maj, ale rok już 1965. Jesteśmy w państwowym gospodarstwie hodowlanym Osowa Sień. Od razu muszę powiedzieć, że kiedy wspominam czwarty Rajd — momentalnie widzę byki. Ani Elbląg, ani Szczecin, ani Opole, tylko byki. Były nieporównane. Jeszcze dzisiaj chce mi się śmiać.

Staliśmy wtedy za mocnym parkanem, okalającym obszerny wybieg. Rudy dozorca, strzelając z długiego bata, poganiał niemiłosiernie dużą gromadę tych zwierząt, zmuszając je do nieustannego biegu. Mijały kwadranse, a byki nic, tylko biegają w kółko.

— Panie! — woła Teresa, nasza wrocławska koleżanka po piórze. — Dlaczego pan je tak męczy?!

— Wyrabiam w nich męskość — odpowiada flegmatycznie rudy facet.

Osłupieliśmy. Teresa patrzała na nas z ironicznym uśmiechem.

★

„Piąty" — kojarzy mi się zawsze z Nysą. Był wtedy szósty czerwca 1966 r. Piękna, słoneczna pogoda.

Zwiedziliśmy już, prowadzeni przez przewodniczącgo Miejskiej Rady Narodowej, nowe urocze osiedle mieszkaniowe, odbudowane kamieniczki z XVIII wieku, gmach Liceum — dawne „Carolinum", obejrzeliśmy Dom Wagi i zabytkową fontannę, gdy w wąskiej uliczce dołączył do nas siwiuteńki, bardzo stary ksiądz. Przywitał się serdecznie z przewodniczącym, potem z nami i powiedział, że musimy jeszcze chwilkę poczekać na towarzysza sekretarza. Wkrótce przybył i on.

Teraz, prowadzeni przez tę trójkę, zasypywani tysiącem informacji (ksiądz był historykiem sztuki), obejrzeliśmy kościół i kolegium pojezuickie, dawny klasztor bożogrobców, mury obronne i wieże, pałac i dwór biskupi, a wreszcie — jedno z najświetniejszych na Śląsku dzieł sztuki budowlanej późnego gotyku, fantastycznie piękną farę św. Jakuba.

„Fara została ufundowana — mówił — staruszek ksiądz — w 1198 roku przez księcia nyskiego Jarosława z rodu Piastów. Zniszczyli ją hitlerowscy zbrodniarze. Potem my, nowe państwo polskie, odbudowaliśmy. Ale widzę, że jesteście zmęczeni. Chodźcie, kochani, poczęstuję was kompotem na plebanii. Pokażę tam wam film jak odbudowywaliśmy Nysę".

Dwa lata już minęło, a wciąż słyszę głos księdza w czasie wyświetlania na plebanii filmu: „Widzicie, kochani, tu te paskudne niemieckie czynszówki wysadzamy dynamitem w powietrze. O, tam stoi przewodniczący, zatyka uszy. A ten z prawej — to towarzysz sekretarz. Zaraz machnie ręką i będzie wybuch..."

Nigdy żaden kompot tak mi nie smakował, jak tamten.

★

21 maja 1967 r, ćwiczenia jednostki OTK w jednej z wiosek powiatu parczewskiego. Trybuny przy głównej drodze, przed trybunami wielkie pole, zamknięte od wschodu siną linią lasu. Setki, setki ludzi, wozów, drużyny odkażające, sanitarne, straż pożarna, syrena na dachu remizy wyje przeraźliwie, grupy uzbrojonych OTK-owców gotują się do akcji.

„Leci samolot, zaraz zrzuci bomby!" Rąbnęła petarda, potem druga. Kukurużnik machnął skrzydłami i znikł.

Runęła straż do akcji, po niej dziewczyny w maskach.

„Leci drugi. Zrzuci desant! Będzie walka, a potem złapią dywersantów na tym polu."

Rzeczywiścicie, przyleciał, wyskoczyło trzech spadochroniarzy. Wylądowali na środku pola. Przypadli w bruzdę. Strzały, tyraliera biegnie w ich kierunku. Chcą ich schwytać, zgodnie z programem. Ale oni — nie chcą się poddać. Co to? Nawet nie walczą. Zwyczajnie wieją do lasu, jak zające. Konsternacja.

„A to szczeniaki! Zepsuli program".

(j. z.)

AEROKLUBY



Od uroczystego pasowania na pilota lub skoczka (patrz zdjęcie) rozpoczyna młodzież Ziemi Rzeszowskiej swą lotniczą drogę.

Foto: T. Budziński

KIELCE

SZCZEGÓLNIE popularną wśród młodzieży Kielecczyzny formą propagandy lotnictwa są różnego typu konkursy organizowane przez Aeroklub Kielecki i organizacje młodzieżowe ZMS i ZMW. Aeroklub Kielecki w ostatnim okresie, zgodnie z Regulaminem Pracy Kół Lotniczych APRL, ogłosił konkurs na najlepszą wystawę lotniczą w szkole z okazji XXV-lecia LWP. Napłynęło szereg zgłoszeń. Między innymi LO we Włoszczowej oraz szkoły podstawowe w Suchedniowie i Zagórzu opracowały ciekawe scenariusze. Tematyką wystaw są modele wykonane przez członków koła, rysunki o tematyce lotniczej, oryginalne fotografie, plansze i hasła propagandowe zachęcające do wstąpienia do koła lotniczego, jak również proporczyki, znaczki, plakaty i inne wydawnictwa.

★

Innego typu konkursem jest czytelniczy konkurs dla młodzieży wiejskiej pn. „Poznajemy lotnictwo z książek". Organizatorami jego są: ZW ZMW w Kielcach i Aeroklub Kielecki. Celem konkursu jest zainteresowanie młodzieży problematyką lotniczą i zyskanie jak największej ilości sympatyków lotnictwa. Uczestnicy konkursu wezmą udział w eliminacjach środowiskowych na szczeblu powiatu, które połączone będą ze spotkaniami z ludźmi lotnictwa. Po przeczytaniu wybranej z 10 wytypowanych do konkursu pozycji książkowych uczestnicy odpowiadać będą na pytania specjalnego jury.

★

Inny jest konkurs pt. „Czy znasz szlak bojowy Ludowego Lotnictwa Polskiego?" Konkurs ten organizują ZW ZMS w Kielcach i Aerokluby: Kielecki i Radomski. Aktywiści ZMS — uczestnicy w konkursie spotkają się na specjalnej imprezie „Dnia Otwartego Lotniska" w Radomiu. Do udziału w tym konkursie zaproszona została młodzież ze szkolnych kół ZMS, Wieczorowych Szkół Aktywu i Wszechnic Polityczno-Społecznych. Jest to jedna z form wspólnych poczynań ZMS i Aeroklubów Kieleckiego i Radomskiego na rok 1968.

★

Aeroklubowi Kieleckiemu przyznany został przez GKKFiT, na wniosek WKKFiT w Kielcach, medal „100 lat Sportu Polskiego".

Marta Domagała

MIELEC

„Działalność Organizacji Zakładowej ZMS w dziedzinie umocnienia ludowej obronności" — oto temat jakiemu poświęcone było III plenarne posiedzenie ZZ ZMS w WSK Mielec. Plenum zgromadziło około 150 członków aktywistów ZMS. W Plenum uczestniczyli m. in. przedstawiciele Aeroklubu Mieleckiego.

Pragnąc podkreślić dorobek naszej Zakładowej Organizacji ZMS oraz naszych kół w zakresie działania na rzecz obronności, podjęliśmy takie inicjatywy jak: objęcie patronatem Sekcji Spadochronowej Aeroklubu Mieleckiego, zorganizowanie powszechnych zawodów strzeleckich z udziałem 500 osób, zorganizowanie zawodów w nowoczesnym pięcioboju spadochronowym oraz biwak w Pustkowie, na którym rozegrano zawody strzeleckie. W kołach zorganizowaliśmy 23 spotkania z oficerami ludowego Wojska Polskiego. Wykonywano też gazetki i foto-gazetki, informujące o życiu i pracy wojska. Organizowaliśmy imprezy o charakterze obronnym. Np. Koło ZMS przy TPL (sekcja spadochronowa) zorganizowało wewnętrzne zawody strzeleckie, rzuty granatem oraz pokazowe zajęcia w zakresie zwalczania i rozpoznawania napadów chemicznych. Zorganizowaliśmy także wycieczkę do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Podtrzymujemy próby nawiązania kontaktów z kolegami odbywającymi służbę wojskową. Również sprawnie przebiegały w środowisku młodzieży szkolnej eliminacje do IX Olimpiady Wiedzy o Polsce i Świecie Współczesnym, zaś w auli Technikum Mechanicznego zorganizowano wystawę, której tematem było Wojsko Polskie.

Ten skromny dorobek pragniemy w dalszym ciągu powiększać, dlatego też Plenum nasze postanowiło szerzej i częściej uwzględniać problematykę obronną. Chodzi nam o jeszcze większą współpracę z LOK, Aeroklubem, ORMO, Sztabem Wojskowym, Zakładowym Oddziałem Samoobrony oraz jednostkami Wojska Polskiego (z młodzieżą KMW).

Korzystając z okazji, serdecznie pragnęlibyśmy podziękować za dotychczasową współpracę Aeroklubowi Mieleckiemu i LOK-owi.

Licznie zebrani uczestnicy plenarnego posiedzenia przyjęli jednogłośnie hasło: „Każdy ZMS-owiec posiadaczem Młodzieżowej Odznaki Sprawności Obronnej". Ponadto wszystkie Zarządy 60 Kół ZMS zobowiązały się odbyć specjalne zebrania, na których członkowie ZMS zapoznają się z treścią ustawy o powszechnym obowiązku obronnym oraz przyjmą program działania koła w zakresie umacniania obronności.

Władysław Pitrof

RZESZÓW

„Sezon uważam za otwarty" — zanim padły te słowa, nad lotniskami w województwie rzeszowskim wstał piękny wiosenny ranek, a ze wszech stron na miejsca przeznaczone do wzlotów spieszyli ci, którzy już latać umieją, i ci, którym dziś dane jest, aby weszli w lotniczą społeczność.

Jak lotnicza bowiem tradycja nakazuje, aerokluby nasze sezon otwierają z rozmachem i pompą. Roi się od młodzieży, zaproszonych rodziców, gości i kibiców. Nad lotniska wzlatują szybowce i samoloty, a nad tym wszystkim panuje legendarny „Ikar". Po zwykłych, w takich przypadkach, częściach oficjalnych — na teren startowego kwadratu, przed rząd ustawionych młodych adeptów lotnictwa wkracza niecodzienna, a jakże przecież lotnicza postać „Ikara". W tym roku nie był to prawdziwy „Ikar". Jednak z upoważnienia tego człowieka przestworzy na lotniska nasze zajechał sam Longinus Podpipięta ze swym ogromnym mieczem i powołując się na upoważnienia pieczęciami udokumentowane dokonał odpowiednich obrządków, wprowadzając w grono pilotów nową grupę wyszkolonych w roku ubiegłym chłopców i dziewcząt i przyjmując do lotniczej społeczności wszystkich tych, którzy wcześniej lekarskim próbom poddani, próby te zwycięsko przeszli.

Obserwowałem młodych ludzi, którzy w ten niecodzienny sposób rozpoczynają swoją, jakże przecież ciekawą i piękną działalność lotniczą. Różne wydają się odczucia tych ludzi. Wszyscy są jednak wzruszeni. Patrząc na te wskrzeszone przez nas widowisko żałowałem, że tak mało nasi starsi koledzy zostawili nam w spadku tego rodzaju obrządków. Z żalem trzeba powiedzieć, że i my sami ogołociliśmy nasze lotnictwo do reszty z tych wszystkich momentów, które każą wzruszać się, bawić i wychowywać. Uważamy, że dzisiejsze lotnictwo — to wysoka technika, nauki ścisłe, wielkie prędkości i niecodzienne zjawiska, że nie ma w nim miejsca na dobrą zabawę i wzdychanie w stronę mitycznych postaci, legend i zwyczajów. Myślę że jest inaczej.

W części następnej naszych mielecko-rzeszowsko-podkarpackich imprez podziwialiśmy akrobację na „Beskidzie" w wykonaniu Helmuta Stasia i popisy naszych spadochroniarzy. Trzeba powiedzieć, że mimo początku sezonu były to popisy znakomite. Byliśmy z tego dumni i prawie szczęśliwi. Piszę prawie, bo był pewien rys w naszej imprezie, który niepokoi. Aeroklub Rzeszowski rozpoczynał mianowicie sezon, mając tylko jeden sprawny samolot. I nie wina to bynajmniej obsługi technicznej czy innych wewnętrznych zaniedbań. Myślę, że tego rodzaju kłopoty u progu nowego sezonu ma więcej klubów w Polsce.

Zastanawiam się więc, czy warto wprowadzać „Ikara" na nasze lotniska w sytuacji, w której brakuje warunków do rozwoju jego skrzydeł? Cóż, samoloty — to przecież sprzęt podstawowy w lotnictwie. Tych jednak dziś jest mało, a co będzie jutro? Nie można jednak tak pesymistycznym akcentem kończyć notatek o rozpoczynającym się sezonie. Stawiamy więc na „Ikara". Końcem jego wspaniałych wzmagań w przestworzach, jak głosi legenda, było słońce, które roztopiło wosk sklejonych skrzydeł. Słońce—to jednak coś bardzo wielkiego i mocnego. Myślę, że nie ma aż takiej mocy, która z rozmysłem chciałaby podcinać skrzydła naszym współczesnym „Ikarom", dla których rozwoju klimat stworzyć może tylko lotnictwo sportowe.

Roman Przepióra

ZIELONA GÓRA

Z okazji 10 rocznicy wystrzelenia pierwszych satelitów Ziemi oraz siódmej rocznicy startu pierwszego człowieka w Kosmos — Aeroklub Ziemi Lubuskiej, Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i redakcja „Gazety Zielonogórskiej" zorganizowały konkurs dla entuzjastów i sympatyków lotnictwa oraz astronautyki pt.: „Zdobywcy przestworzy".

Zadania konkursowe ukazały się w pięciu kolejnych odcinkach „Gazety Zielonogórskiej" i dotyczyły sławnych lotników polskich i radzieckich, kosmonautów, dat historycznych itp.

Konkurs cieszył się dużą popularnością. W dniu 15 maja br. w lokalu redakcji „Gazety Zielonogórskiej" odbyło się komisyjne losowanie prawidłowych odpowiedzi. Pierwsza nagroda — książeczka PKO z wkładem 1000 zł — przypadła **Lucjanowi Falenckiemu** (Zielona Góra), loty pasażerskie samolotem „PZL-101" nad Zieloną Górą wylosowali: **Grażyna Czyż** (Żagań), **Przemysław Karwowski** (Zielona Góra) i **Wojciech Pleciński** (Głogów). Książki „1000 słów o lotnictwie": **Teresa Dziamska** (Zbąszynek), **Przemysław Karwowski** (Zielona Góra), **Janusz Konieczny** (Zielona Góra) i **Jerzy Kmita** (Wschowa). Półroczną prenumeratę „Gazety Zielonogórskiej": **Józef Droń** (Stary Żagań). Książki „Bractwo potrójnej mewy": **Barbara Jakubek** (Zielona Góra), **Marek Koliński** (Zielona Góra), **Lucjan Falencki** (Zielona Góra), **Aleksander Brzózka** (Jasień), **Kazimierz Wołos** (Sieniawa Żarska) i **Ryszard Skorek** (Żary).

Nagrody ufundowały: Zarząd Wojewódzki TPPR w Zielonej Górze, Aeroklub Ziemi Lubuskiej i redakcji „Gazety Zielonogórskiej". Najstarszy uczestnik konkursu liczył 60 lat, najmłodszy 10 lat.

★

Młodzież zielonogórska, zrzeszona w kołach lotniczych, włączyła się do obchodów 25-lecia ludowego Wojska Polskiego.

W Kożuchowie, przy licznym udziale młodzieży i starszych, otwarto wystawę poświęconą 25-leciu ludowego Wojska Polskiego. Organizatorem ciekawej i pożytecznej imprezy była młodzież z koła lotniczego, działająca pod patronatem oddziału WSS w Kożuchowie. Makiety samolotów, okrętów i czołgów, które brały udział w ostatniej wojnie, młodzież wykonała sama. Szatę graficzną uzupełniły zdjęcia archiwalne o tematyce wojskowej.

Zwiedzający wystawę nie szczędzili słów uznania entuzjastom lotnictwa. Na pochwałę w pełni zasługują. Łącząc przyjemne z pożytecznym nawiązali do historii 25-lecia ludowego Wojska Polskiego, a dorobek w postaci makiet i eksponatów był lekcją pokazową politechnicznego kształcenia młodzieży zrzeszonej w kole lotniczym. Jest w tym duża zasługa miejscowego oddziału WSS, który sprawuje patronat nad kołem oraz opiekuna Leopolda Dolińskiego, działacza lotniczego. Młodzieżową imprezę poprzedziła akademia, w której wzięli udział przedstawiciele ZBoWiD-u i Aeroklubu.

Eugeniusz Fedoruk

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

FRANCISZEK PYTEL

Urodził się 18 sierpnia 1894 r. w Starej Bystrzycy, Nowe Miasto w Słowacji. Ukończył gimnazjum realne w 1913 r. w Żywcu.

W sierpniu 1914 r. zgłosił się do Legionów Polskich, gdzie pełnił służbę w 3, a następnie 2 pułku piechoty II Brygady, aż do maja 1918 roku. W czasie bitwy pod Kaniowem dostaje się do niewoli niemieckiej, w której przebywa do 3 stycznia 1919 roku.

W połowie stycznia 1919 r. zgłosił się do służby w Wojsku Polskim, w I lotniczym batalionie uzupełnień na lotnisku Mokotów, gdzie został instruktorem wyszkolenia. W lipcu tegoż roku zostaje mianowany podporucznikiem piechoty.



W sierpniu 1919 r. zostaje, na własną prośbę, skierowany na szkolenie w pilotażu we Francuskiej Szkole Pilotów w Warszawie. Lata tam na takich maszynach jak Coudron G. III, Nieuport 18 i Nieuport 23. W kwietniu 1920 r. przechodzi do Wyższej Szkoły Pilotów w Ławicy pod Poznaniem i kończy ją w połowie roku, po czym zostaje skierowany na front do 8 eskadry wywiadowczej. Wykonuje szereg śmiałych lotów bojowych i jest szefem pilotów eskadry. Lata przeważnie na samolotach LVG-C5 i Albatros-C12.

Służbę pokojową w lotnictwie rozpoczyna w 1 p. lotniczym w Warszawie. Od lipca 1925 r. w ciągu prawie sześciu lat jest dowódcą 62 eskadry lotniczej w 6 p. lotniczym we Lwowie w stopniu kapitana, następnie dowódcą eskadry szkolnej w 5 p. lotniczym w Lidzie. Przez cały czas służby liniowej jest wzorowym żołnierzem i pilotem.

W latach 1932—1936 jest Komendantem Ośrodka PW Lotniczego przy Aeroklubie Wileńskim. Dla podniesienia kwalifikacji jako instruktora pilotażu silnikowego i szybowcowego, odbywa przeszkolenie na krótkim kursie instruktorskim w Grudziądzu oraz na dwóch kursach wyższego pilotażu szybowcowego w Bezmiechowej i Ustianowej. Uzyskuje kategorię D pilota szybowcowego. W uznaniu zasług położonych dla lotnictwa sportowego i Aeroklubu Wileńskiego nadano mu członkostwo honorowe tego Aeroklubu.

Od października 1937 r. do marca 1939 r. pełni. funkcję Dowódcy Oddziału Portowego w 6 p. lotniczym, a następnie zostaje przydzielony do bazy Małaszewicze koło Brześcia n/B., gdzie nadzoruje rozbudowę tej bazy. W dniu 16 września 1939 r. wraz ze składem osobowym bazy, na rozkaz przełożonych, przekracza granice Rumunii. W okresie od września 1939 do lipca 1945 r. przebywa w obozach koncentracyjnych w Rumunii, m. in. jest komendantem obozu żołnierskiego w m. Stara Rusa.

Po powrocie do kraju pracuje przez pewien czas w PLL „LOT" oraz w Ministerstwie Komunikacji w Departamencie Kontroli, na stanowisku inspektora do spraw lotnictwa cywilnego. W 1951 r. przechodzi do pracy poza lotnictwem. Pracuje do 1958 r., do chwili przejścia na rentę inwalidzką z powodu złego stanu zdrowia.

Pracuje także społecznie, m. in. w latach 1963 i 1964 jest opiekunem społecznym Dzielnicy Ochota. Za pracę społeczną jest odznaczony Odznaką Tysiąclecia Państwa Polskiego i trzykrotnie wyróżniony dyplomem uznania. Jest także aktywnym członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa od pierwszych lat jego powojennej działalności.

Posiada odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari V kl. Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi i liczne medale.

AKUR



BARBARA NOSEK — KIELCE, ul. Biesak 100. Ma lat 18 i jest stałą czytelniczką „Skrzydlatej Polski". Pasjonuje się lotnictwem. Jest entuzjastką skoków spadochronowych i szybownictwa. Czyta dużo książek o tematyce lotniczej. Lubi filmy lotnicze. Chciałaby bardzo nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z lotnikiem.

★

MAREK TWORZEWSKI — Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Kolonia Piaski 11, woj. kieleckie. Ma lat 14, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem wojskowym. Chciałby korespondować na tematy lotnicze z pilotami oraz rówieśnikami. Szczególnie pragnie nawiązać korespondencję z pilotami.

★

MARIA CHROBOT — Rasiejów, pta Działoszyce, pow. Kazimierza Wielka, woj. kieleckie. Interesuje się lotnictwem. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami i koleżankami ze Związku Radzieckiego lub Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

★

JOACHIM BLANK — 301 Magdeburg, Coquistrasse 18, Niemiecka Republika Demokratyczna. Ma lat 16 i jest uczniem 9 klasy. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" oraz wielu innych czasopism lotniczych. Interesuje się lotnictwem i astronautyką (podbojem Kosmosu). Zbiera zdjęcia i inne ilustracje oraz dane samolotów, szczególnie z okresu II wojny światowej. Lubi czytać książki o tematyce fantastycznej, w tym książki Stanisława Lema. Poza lotnictwem uwielbia konie. Pragnąłby też poznać bliżej Polskę. Jest towarzyski, lubi tańczyć. Chciałby korespondować z koleżankami i kolegami na interesujące go tematy. Języki obce — rosyjski i angielski.

★

LESZEK PAWŁOWSKI — Zielona Góra, ul. Dzierżyńskiego 16/34. Ma lat 14 i jest uczniem szkoły podstawowej. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem amatorskim. Zbiera znaczki o tematyce lotniczej i kosmicznej. Chciałby korespondować z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

KRZYŻÓWKA

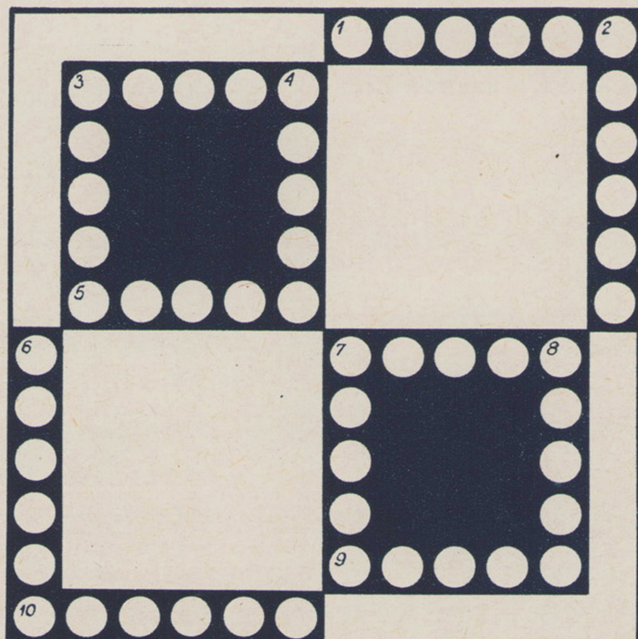
Poziomo: 1 — czechosłowacki dwumiejscowy szybowiec metalowy; 3 — polski powojenny motoszybowiec, 5 — gęsty smar; 7 — nazwisko autora książki „Kurs wyszkolenia spadochronowego"; 9 — generator fal radiowych zakresu świetlnego; 10 — imię inż. Kocjana, twórcy wielu polskich szybowców.

Pionowo: 2 — osłona piasty śmigła, 3 — nazwa polskiego szybowca typu SZD-30; 4 — figura akrobacji lotniczej; 6 — polski pilot szybowcowy odznaczony medalem Lilienthala, reprezentuje nasz kraj na XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie; 7 — służy do badania modeli prototypów statków latających; 8 — polski szybowiec wysokowyczynowy.

Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 23.VI. br. nadeślą prawidłowe rozwiązania , rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach,** z dopiskiem „Krzyżówka".



ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI ŚWIĄTECZNEJ" z nru 15 z 14 kwietnia 1968 r.

Hasło: WIELKANOC

Wyrazy pomocnicze: 1 — wariometr, 2 — Lindbergh, 3 — sterowiec, 4 — „Edelweiss", 5 — Frankfurt, 6 — ściągarka, 7 — ciśnienie, 8 — symulator, 9 — pokrowiec.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Andrzej Bigałka** — Toruń, ul. Mickiewicza 148 m. 19; **Karol Przybysz** — Zielona Góra, ul. Wandy 1/4; **Andrzej Wilkosz** — Obora 24, pta i pow. Gniezno; **Andrzej Siedlecki** — Warszawa, ul. M. Ghandiego 2 m. 1; **Tadeusz Skuza** — Mińsk Mazowiecki, ul Matejki 8a.

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI z nru 16 z 21 kwietnia 1968 r.

Poziomo: 2 — Ił, 4 — strefa, 5 — szyk, 6 — wsad, 8 — delta, 10 — kran, 12 — BEA, 13 — OK.

Pionowo: 1 — płat, 3 — beczka, 7 — „Salamandra", 8 — dętka, 9 — An, 11 — oblot.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Sławomir Orbik** — Góra, ul. Nowotki 19/1; **Emilia Bandurska** — Cieplice Śl. Zdrój, pl. Piastowski 1 m. 40; **Ryszard Wdowiak** — Lubin, ul. Ścinawska 30/1.

ROZWIĄZANIE „ARYTMOGRAFU" z nru 19 z 12 maja 1968 r.

Hasło: DZIĘKI NADDŹWIĘKOWYM SAMOLOTOM PASAŻERSKIM PODRÓŻE MIĘDZYKONTYNENTALNE BĘDĄ BARDZO KRÓTKIE

Wyrazy pomocnicze: A — drążek, B — wirnik, C — wlot, D — mapa, E — rękaw, F — żebro, G — dźwięk, H — wypór, I — zwis, J — tandem, K — pętla, L — keson.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Tadeusz Wojas** — Żelazny Most, pta Rynarcice, pow. Lubin, woj. wrocławskie; **Zdzisław Klaczyński** — Szczecin 5, ul. Boguchwały 5/5; **Maria Diakun** — Przymiarki, pta Lekowo, pow. Świdwin, woj. koszalińskie.

ROZWIĄZANIE „WIRÓWKI" z nru 20 z 19 maja 1968 r.

Hasło: AEROKLUB

Wyrazy pomocnicze: 1 — start, 2 — Glenn, 3 — TAROM, 4 — „Sroka", 5 — rękaw, 6 — goleń, 7 — klucz, 8 — TABSO.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jan Waligóra** — Kraków, ul. Chełm 123; **Sławomir Wójcik** — Płońsk, ul. Padlewskiego 14/2; **Wigosław Jakubowicz** — Poznań, ul. Szelągowska 21a.



Wacław Król ● MÓJ SPITFIRE WX-L ● Wydawnictwo MON, Warszawa 1968 r., wydanie I, str. 339, fot. str. 8. Cena zł 24

Nowa książka Wacława Króla jest kontynuacją jego opowieści „W Dywizjonie Poznańskim", wydanej w roku 1966. Tym razem wspomnienia wojenne tego wybitnego myśliwca i dowódcy z okresu II wojny światowej obejmują lata 1941—45. „Opracowanie niniejszej książki oparłem — pisze we wstępie autor — na zachowanych w moim archiwum notatkach, kalendarzykach, fotografiach, książce lotów, pracach drukowanych oraz osobistych wspomnieniach. Udostępnił mi też swoje notatki były pilot i dowódca eskadry 302 dywizjonu kpt. rez. Władysław Kamiński. Z nim to na koleżeńskich spotkaniach odgrzebywaliśmy w pamięci pokryte patyną czasu zdarzenia z owych lat".

Książka płka pil. Króla, pisana żywo, dobrze pod względem literackim, posiada ponadto jeszcze jeden bezcenny walor — jest najzupełniej prawdziwa. Posiada przez to dużą wartość dla historyka owych czasów. Właśnie na ten temat napisał w „Życiu Warszawy" z 11.V.br. artykuł dr Stanisław Herbst, prezes Polskiego Towarzystwa Historycznego, profesor Uniwersytetu Warszawskiego i Wojskowej Akademii Politycznej. Oto mały wyjątek z tego artykułu, dotyczący wagi wspomnień uczestników drugiej wojny światowej: „Nie potrzeba podkreślać wagi i znaczenia badań nad tym najbardziej bohaterskim okresem w dziejach naszego narodu. Obowiązkiem polskiej nauki historycznej, obowiązkiem pokolenia, które ostatnią wojnę przeżyło, jest danie świadectwa naszego ogólnonarodowego wysiłku w politycznej i zbrojnej walce z hitlerowskim najazdem, przekazanie młodej generacji i opinii międzynarodowej prawdy o tych czasach.

Pragnąłbym zacząć swą wypowiedź od sprawy podstawowej dla każdego badacza, tj. stanu źródeł. Nasza baza źródłowa była przez wiele lat z różnych względów bardzo skąpa lub niedostatecznie udostępniona. Właściwie dopiero lata ostatnie przyniosły jej poważne pomnożenie, wzbogacenie i częściowe uporządkowanie. Licznych zaniedbań, zwłaszcza w dziedzinie gromadzenia relacji uczestników ówczesnych wydarzeń, nie da się już jednak nadrobić. Wielu ludzi zmarło, u innych czas zatarł w pamięci przebieg akcji, w których uczestniczyli, daty, a nawet nazwiska. Trzeba jednak zrobić wszystko, aby od tych, którzy odchodzą z naszego życia, zebrać jak największą ilość materiałów wspomnieniowych".

Ta wypowiedź poważnego historyka dobitnie podkreśla ogromną wartość wszelkich artykułów czy książek typu wspomnieniowego. „Skrzydlata Polska" wiele już takich materiałów — nigdzie dotąd nie drukowanych — udostępniła czytelnikom. Podała także, w obszernych fragmentach, urywki książki Wacława Króla na wiele miesięcy przed ukazaniem się jej na półkach księgarskich. Pomimo to już dziś książkę tę trudno znaleźć w warszawskich księgarniach.

Oto drobne błędy, które powinny zniknąć w drugim wydaniu książki: Wyspa na Morzu Karaibskim nosi miano Trinidad, a nie Trynidat (str. 137). Płk pil. Tadeusz Rolski był w kampanii wrześniowej już od drugiego dnia walk dowódcą toruńskiego dywizjonu myśliwskiego (był dowódcą 141 esk. myśl. przed wojną — str. 195). Błędnie podana jest historia eskadry (później 301 dywizjonu) do specjalnych zadań (str. 241). Przypuszczalnie autor sformułował nieprecyzyjnie zdanie o tej jednostce na podstawie książeczki Juliana Baykowskiego „Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii". To skądinąd cenne, solidnie opracowane na podstawie źródłowych dokumentów wydawnictwo podaje jednak zupełnie błędnie właśnie historię dywizjonu do specjalnych zadań.

Książka ozdobiona jest licznymi fotografiami. Są ciekawsze i mniej ciekawe — w każdym razie nie były one dotychczas nigdy reprodukowane w wydawnictwach naszego kraju. Oczywiście i te zdjęcia mają już wartość dokumentalną. Dobrą obwolutę i stronę tytułową projektował Andrzej Bertrand.

J. KOWNACKI

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4658 N-83

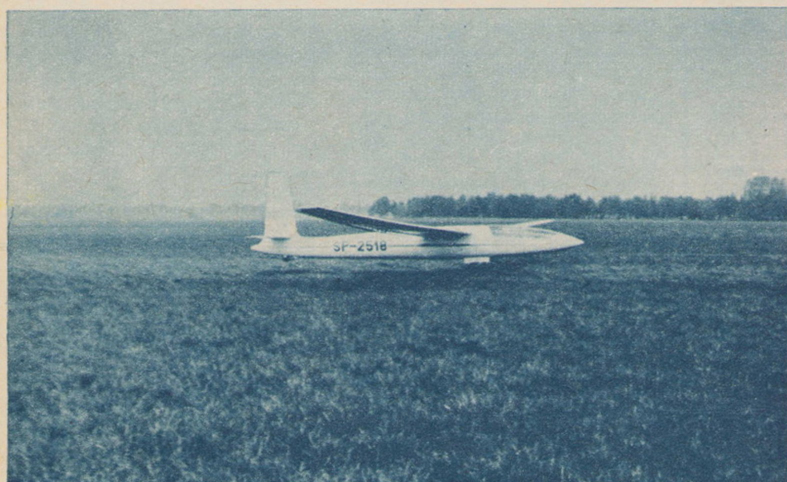
SZYBOWCEM PO LESZNIE





„Foka-5"





Z lewej: Startuje „Zefir-4" — duma polskiego przemysłu lotniczego.

Z prawej: Dziś, gdy cieszymy się z pochwał cudzoziemców dla Leszna, wspomnijmy wielki wkład pracy władz miasta i mieszkańców w przygotowanie imprezy. Na zdjęciu — młodzież szkolna w czynie społecznym porządkuje teren budowy leszneńskiego Centrum.



Oczy całego lotniczego świata i wszystkich krajowych kibiców sportowych skierowane są dziś na Leszno. Tam, pod cumulusami, toczą zacięte boje o najwyższe trofea najlepsi szybownicy ze wszystkich kontynentów. Miasto Leszno i Centrum Szybowcowe przygotowały się starannie do przyjęcia gości z całego świata.

Zdjęcia: B. Koszewski (6) i J. Pomianowski.



U góry: W Boszkowie, nad brzegiem pięknego jeziora, zamieszkali uczestnicy Kongresu OSTIV, który otworzono 12 czerwca br. Z lewej: Już w pierwszych lotach nadlotniskowych uczestnicy XI Szybowcowych Mistrzostw Świata mogli podziwiać szybki rozwój Leszna. U dołu: Polskie szybowce w oczekiwaniu na start.

